Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 11/90 DM 2.50

Packung komplett?

Tips zum Schenken!

Bahnhubbrücke im Peenestrom

Ende oder Anfang

Im Müglitztal

Nebenbahn mit Hauptaufgaben

NEU! ZUM SAMMELN! DAS MEB-FAHRZEUG LEXIKON!



Liebe Leser,

in Heft 10/90 hatten wir es auf Seite 33 bereits vermerkt: Das Verkehrsmuseum Dresden hat Sorgen. Inzwischen haben weitere Gespräche stattgefunden, sind Konzeptionen vorgelegt und verworfen worden, haben Gremien beraten. Das Ergebnis: Die Hauptverwaltung Deutsche Reichsbahn sieht sich außerstande, das Verkehrsmuseum in Dresden finanziell am Leben zu erhalten. Um die Sammlungen, den Bestand zu sichern, ist die nächstliegende Alternative eindeutig: Die Dresdener sind beim Kulturministerium der sich bildenden Landesregierung Sachsen vorstellig geworden und dort - wie es heißt - mit offenen Armen empfangen worden. Allerdings scheint mir diese Euphorie mehr im Nichtwissen begründet zu sein, was da auf das Land im Einzelnen zukommt, denn in nüchterner Überlegung. Doch lassen wir das; wichtig ist zunächst das Überleben überhaupt.

Indes provoziert die Situation einige Überlegungen. Deutschland hat gegenwärtig drei potente Museen - wenn wir von der Vielzahl kleinerer Einrichtungen absehen, ohne deren Bedeutung und Wirken in irgendeiner Weise negieren zu wollen! -, die sich mit der Geschichte von Schienenbahnen befassen: Nürnberg, Berlin, Dresden. Alle drei haben ihre historische Quelle bei der Eisenbahn. Nun wäre es doch durchaus denkbar, das Berliner Museum für Verkehr und Technik als Zentrales Deutsches Verkehrsmuseum auszubauen und das Nürnberger Verkehrsmuseum als Eisenbahnmuseum an der Stelle zu belassen, wo die erste deutsche Eisenbahn überhaupt fuhr.

Und Dresden? Da tut sich doch was vor der Tür. Ein Münchener Förderkreis ist dabei, den ältesten deutschen Kopfbahnhof, den Bayerischen Bahnhof in Leipzig, vor dem völligen Verfall zu retten. Nichts ist in solcher Situation natürlicher als die Frage, was daraus werden soll! Und nichts liegt näher als der Gedanke, das Dresdener Verkehrsmuseum vom Ballast seiner ohnehin nicht umfangreichen Sammlungen aus den Bereichen Luft- und Schiffahrt sowie Kraftfahrzeugwesen zu befreien und mit seinem riesigen Schienenfahrzeugpark - der in Dresden kaum zur Schau gestellt werden kann - nach Leipzig ziehen zu lassen.

Dresden ist an weltberühmten Museen reich gesegnet. Leipzig ist die Ausgangsstätte der ersten deutschen Ferneisenbahn und die Wirkungsstätte List's. Der Bayerische Bahnhof liegt am Weg zur Technischen Messe. Mit einem 26ständigen Lokomotivschuppen, der abgerissen werden soll, weil es keine Verwendung für ihn gibt. Eine Tiefgarage soll an seiner Stelle entstehen.

Gegenwärtig werden die meisten Dresdener Museumsfahrzeuge in Dienststellen und Werkstätten der Deutschen Reichsbahn von tausenden Eisenbahnfreunden gepflegt und erhalten. Sollte man nicht alle, das Museum, die Eisenbahndienststellen, den Bayerischen Bahnhof mit Förderkreis und das künftige Kultusministerium zu einem Verein Sächsisches Eisenbahnmuseum zusammenschließen?

F. Baum

Chefredakteur

Geschenkpackungen 6

»Du, Willi, sieht die nicht schick aus? Das wäre doch was für unseren Georg!«
Sind Modellbahn-Geschenkpackungen raffiniert aufgemachte Angebote der Hersteller, um Erwachsenen zu den einschlägigen Anlässen aus der Verlegenheit zu helfen, oder sind sie eine Gelegenheit, den Keim für ein lebenslanges und - wie wir meinen - äußerst sinnvolles Hobby ins junge Gemüt zu pflanzen?
Über Tante Emmas Qual der Wahl und über das Geschenkpackungs-Angebot deutscher Modellbahnhersteller findet der Leser viel Informatives in unserer Titelgeschichte.



Leitartikel 3

Die Ex-DDR organisiert sich neu in fünf Länder; Staatsministerien verschwinden. Länderministerien entstehen; Staatsbetriebe wie die Post und die Eisenbahn haben neue Hoheiten erhalten; Einrichtungen geraten zwischen die Mühlsteine. Zum Beispiel das Verkehrsmuseum Dresden.

MEB Fahrzeug-Lexikon 11

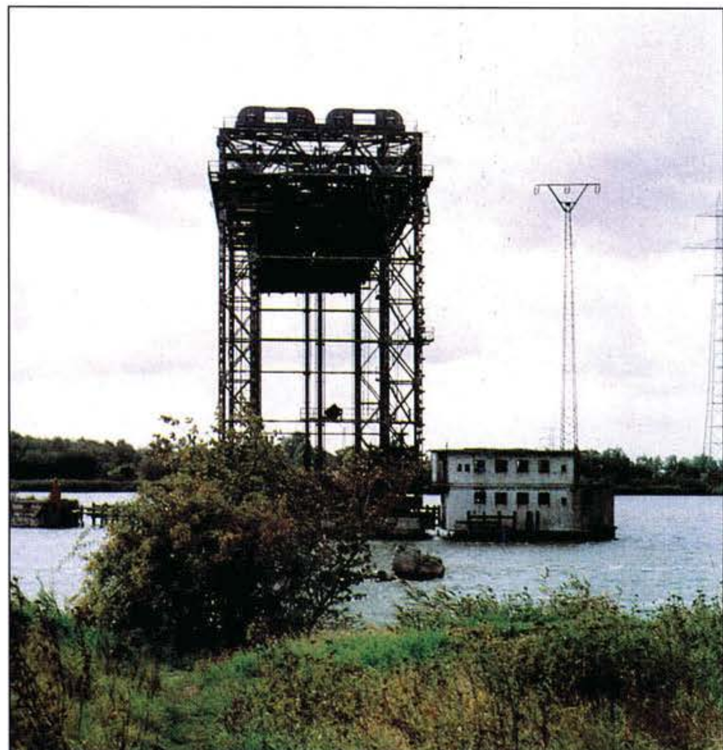
Nachdem in Heft 10/90 die Lokomotiven der Baureihe 103 vorgestellt wurden, ist es diesmal wiederum eine Ellok - die Baureihe 111. Noch jung an Jahren, verrichtet diese Maschine in vier Farbvarianten zuverlässig ihren Dienst bei der DB.





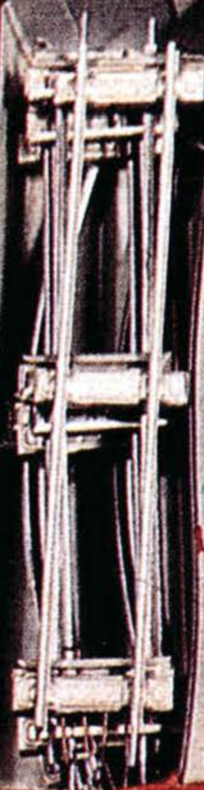


R U B R I K E N



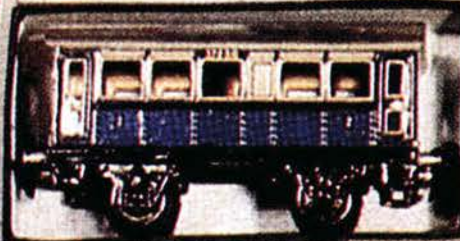

MÄRKLIN

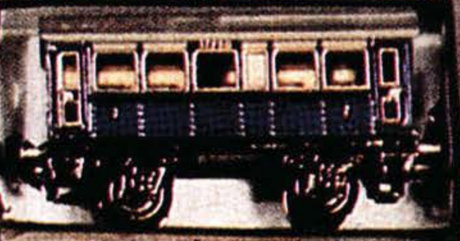

Schienen-Anlagen Spur 0
Gebr. Märklin & Cie
Göppingen

















Geschenk Packungen

Geschenkpackungen feiern in dieser Zeit wieder freudige Urstände. Wo alle Welt auf den Beinen ist, das große Weihnachtsgeschäft zu bereichern, dürfen Modelleisenbahnen nicht fehlen. Und wie bei allen »Sets«, wie Packungen heute auf Neuhochdeutsch heißen, stellt sich auch hier die Frage: Verlegenheitskauf oder kreativer Anfang?

Daß Tante Emma so einen Beigeschmack von Kleinkariertheit und muffiger Kolonialwarenladenatmosphäre hat – »Tante-Emma-Laden«, »Tante-Emma-Kneipe« ... empfand ich stets als im höchsten Maße ungerecht. Meine Tante Emma schenkte mir meine erste Modelleisenbahnpackung, einen MÄRKLIN-Spur-0-Zug mit einer zweiachsigen Uhrwerkslokomotive, fünf zweiachsigen Güterwagen und einem einfachen Gleisoval mit Blechschienen. Das war im Jahre 1939, und ich war gerade sechs Jahre alt. Und weil Tante Emmas Mann, unser Onkel Willi, Eisenbahner war, spielte fortan diese Bahn die größte Rolle in meinem Leben. Auf dem Fußboden des Kinderzimmers, im Gras des Vorgartens und im Sandkasten der Spielgefärten. Heute steht dieser Zug oben auf der Schrankwand, und manchmal rieselt noch ein Körnchen Sand aus dem Federwerk – mehr als ein halbes Jahrhundert alt!

So wie diese erste Geschenkpackung der Grundstein war für eine mehr als 50jährige Tätigkeit als Modelleisenbahner, werden gerade in den nächsten Wochen unzählige neue Modelleisenbahner »geboren«, dann nämlich, wenn unter dem Weihnachtsbaum eine Modelleisenbahn-Geschenkpackung liegt. Liebevoll mit einer Schleife geschmückt von Vati und Mutti ... oder Tante Emma. Deshalb sollte bei der Auswahl einer solchen Geschenkpackung größte Sorgfalt geübt werden. Ob sich wohl alle Schenkenden dessen bewußt sind, welche Weichen sie, im wahrsten Sinne des Wortes, für die Steckenpferdentwicklung ihres Spößlings stellen? Was ist da nicht alles zu beachten! Das beginnt bei der Wahl der Spurweite, geht über die Größe und Kombinationsfähigkeit der Gleisanlage und endet bei der Stromversorgung der Modellbahn, denn Uhrwerkseisenbahnen gibt es ja längst nicht mehr.

Geschenkpackungen sollen den Käufern den Einkauf erleichtern. Wer weiß schon, welche Wagen zu welchem Triebfahrzeug passen und wieviel Schienen ein Gleisoval ergeben? Die Geschenkpackung ist also in erster Linie ein Warenangebot, das die Aufgaben hat, dem Käufer das Nachdenken beim Kauf zu erleichtern und dem Hersteller durch die Komplexität des Artikels einen guten Absatz zu sichern. Und wenn die Geschenkpackung noch nach historischen, technischen und pädagogischen Gesichtspunkten zusammengestellt wurde, hat sie die besten Aussichten, nicht nach den Weihnachtsfeiertagen in den Tiefen einer Spielzeugtruhe ein ungeliebtes Schachteldasein zu fristen.

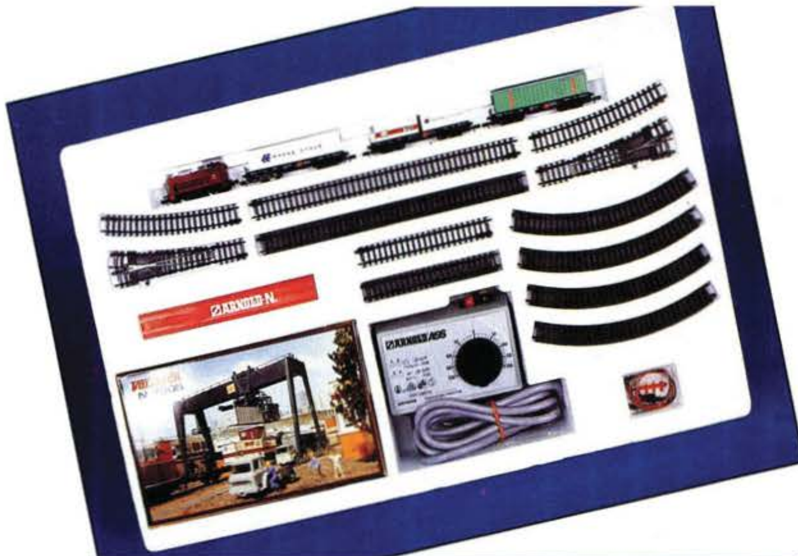
Mit Genugtuung können wir feststellen, daß die meisten Geschenkpackungen, die von den Deutschen Modelleisenbahn-Herstellern angeboten werden, diesen Anforderungen gerecht werden und klug sortierte Anfangsgarnituren darstellen. Dabei spielt der »Beginner-Aspekt« eine dominierende Rolle. Eine Geschenkpackung als Ergänzung vorhandener Modellbahnanfänge anzuschaffen, schlägt meistens fehl. Da passen die Gleise nicht zueinander, die Fahrzeuge besitzen unterschiedliche Kupplungen, oder die Stromsysteme vertragen sich nicht miteinander. Umgekehrt wird sehr wohl ein Schuh daraus: Die Geschenkpackung zu erweitern ist stets mit geringerem Aufwand möglich, und sie ist sogar das erklärte Ziel der meisten Hersteller. So bietet u.a. die Firma ROCO Gleis-Sets an, an deren Entwicklung der Anfänger ein klares geometrisches Konzept miterlebt, vom Spieloval bis zur anspruchsvollen Heimanlage mit Gleisverbindungen, Abstellgleisen und Nebenbahnanlagen.

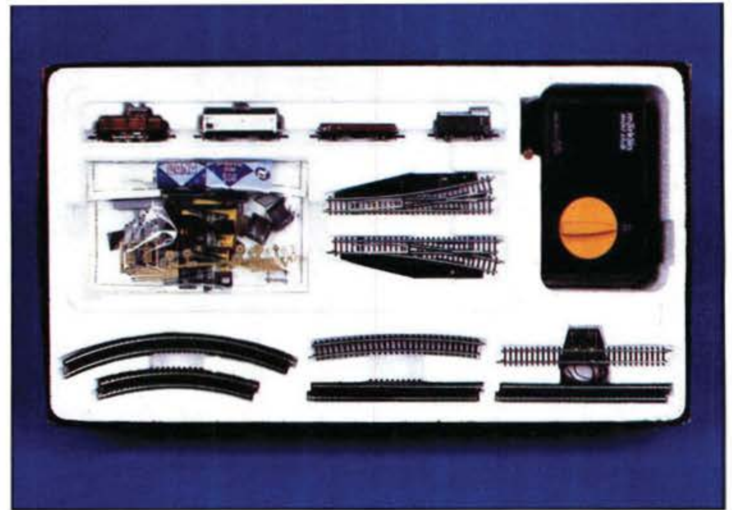
Wir unterscheiden drei Arten von Geschenkpackungen:

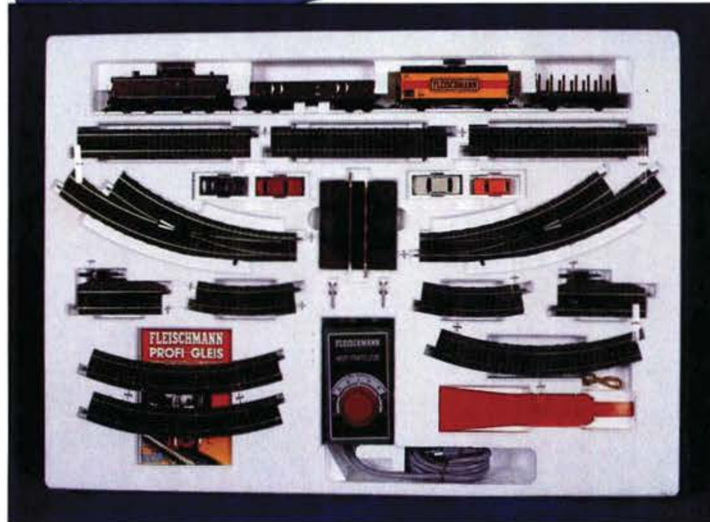
Die Komplett-Anlage, das Zug-Set und das Gleis-Set.

Die *Komplett-Anlage* enthält alles, was zum Betrieb einer Modellbahn notwendig ist: Triebfahrzeuge, Wagen, Gleise und Netzanschlußgeräte. Häufig werden noch weitere nützliche Dinge angeboten, die dem Anfänger das Spielen verschönern: Aufgleisplatten, Schaltlitzen und Verteilerplatten mit Weichenstelleinrichtungen. Es kann also sofort unter dem Weihnachtsbaum der Betrieb aufgenommen werden.

Wegen ihres ausgesprochenen Einsteigercharakters werden manche Komplett-Anlagen mit vereinfachten – oft nicht vorbild-









FLEISCHMANN-Profis fahren auf dem PROFI-Gleis. Eine Komplett-Anlage, die für den Anfang schon optimale Bedingungen bietet. Über Erweiterungsmöglichkeiten informiert das beiliegende Anleitungsbuch.

Das ARNOLD-Container-Set enthält nicht nur Lokomotive, Güterwagen und Gleise in der Nenngröße N, sondern auch einen VOLLMER-Bausatz für einen Containerkran.

Dieser MÄRKLIN-Güterzug in der Nenngröße Z enthält alles, was zu einem Gleisoval mit Überholungsgleis gehört. Dabei sind mehrere Anlagenfiguren möglich, die durch zusätzliche Gleis-Sets erweitert werden können.

TT ist eine Nenngröße, die mit ihrem Maßstab 1:120 in der «Goldenen Mitte« liegt. Diese Anfangspackung bietet mit einem Gleisoval und einem Abstellgleis mit Prellbock nur begrenzte Spielmöglichkeiten.

gerechten – Fahrzeugen angeboten. Stellvertretend seien hier die ALPHA-Grundpackungen von MÄRKLIN und die Junior-Anlagen von PIKO genannt. Hier gilt das Erweiterungsangebot zur richtigen Modellanlage nur sehr eingeschränkt.

Zug-Sets bestehen meistens aus Fahrzeugen, die nach historischen oder thematischen Gesichtspunkten aufeinander abgestimmt wurden und die mit oder ohne Triebfahrzeug angeboten werden. So sind preußische, bayrische und badische Personenzüge im Handel, die größtenteils in der Epoche I (1865 bis zum Beginn der 20er Jahre unseres Jahrhunderts) angesiedelt sind. Diese Modelle sind häufig hochwertige Präzisionserzeugnisse, die oft zu Jubiläen herausgegeben werden und die dann auch limitiert sind. Um die Ganzheit dieser Garnitur zu demonstrieren, werden sie z. T. mit festen Kupplungsdeichseln verbunden, deren Auswechslung mit handelsüblichen Kupplungssystemen jedoch dank der einheitlichen NEM-Normen kein Problem ist. Thematisch orientierte Wagen-Sets können auch Güterzüge sein, die als Schüttgutwagen, Behälter- oder Containerwagen und in anderen Kombinationen in Ganzzüge eingestellt werden können.

Bei *Gleis-Sets* gilt es - neben den selbstverständlichen Unterscheidungen in der Spurweite –, die unbedingte Berücksichtigung der Stromsysteme und die Kombinierbarkeit der Gleise mit eventuell bereits vorhandenen Gleisanlagen zu beachten. Aus der Sicht der Hersteller liegen diesen Sets immer die Möglichkeiten der Erweiterung durch ausschließlich das gleiche Gleissystem zugrunde. Eine sicher aus Konkurrenzgründen begreifliche Konzeption. Nach dem ABC-Gedanken kann dann das A-Oval, das in der Regel Bestandteil einer Komplett-Anlage ist, durch die Gleis-Sets B bis »n« erweitert werden, bis eine den Wünschen des Modelleisenbahners entsprechende Gleiskonfiguration erreicht ist. «Unter-Sets«, wie bei den N-Gleispackungen von ARNOLD, ermöglichen spezielle Schaltungskniffe oder Fernsteuerungsraffinessen mit dem dazugehörigen Primär-Set.

Längst hat sich die Geschenkpackung aus der Unwürdigkeit einer Verlegenheitslösung in die Hochrangigkeit einer guten Einsteigermöglichkeit gewandelt. Von einigen einschränkenden Lösungen mit reinem Spielzeugcharakter abgesehen, ist das Anfangs-Set der beste Start in die schöne Welt der Miniatureisenbahnen. Das ist auch das erklärte pädgogische Ziel dieser Packungen: Optimale Spielmöglichkeiten für das Kind zu schaffen. Erst dann folgt der weiterführende Aspekt, die Anfängerpackung als Grundstein für eine mit großer Ernsthaftigkeit betriebenen Modelleisenbahnanlage zu betrachten, denn da ist alles drin, was der Einsteiger braucht: Ein kompletter Zug mit Triebfahrzeugen und Wagen. Ein Netzanschlußgerät, an dem auch Weichen und Beleuchtungen angeschlossen werden können. Anschlußdraht und Aufgleisplatte für die ganz Ungeschickten. Und Gleise. Zum Anfangen, zum Erweitern und schließlich zum Gestalten einer richtigen Heimanlage. Eine Lösung, die weitgehend den unterschiedlich großen Geldbörsen der Schenkenden Rechnung trägt, und die so recht dazu angetan ist, daß Tante Emmas Anfänger-Packung einst bei vielen jungen Einsteigern reiche Früchte trägt im Interesse unseres schönen und sinnvollen Hobbys, das mehr als »nur« Spielen sein kann.



Berlin und die TT-Bahnen gehören eng zusammen. ZEUKE-TT gab aus diesem Anlaß eine Jubiläumspackung zum Sturz der Berliner Mauer mit 5 Mauersegmenten aus Plast und einem Original-Betonsplitter heraus.



Die PIKO-H0-Geschenkpackung SAXONIA ist wohl mehr für die Glasvitrine geeignet als für den robusten Anlagenbetrieb. Die Fahrzeuge sind sehr fein detailliert, und eine Druckschrift informiert über den historischen Hintergrund der Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke Leipzig – Dresden vor 150 Jahren.

Fotos: Thie



Ein »Güterzug mit Personenbeförderung« (GmP) paßt wegen seines Nebenbahncharakters auf jede TT-Anlage. Unerklärlich ist die Aufnahme des rot-gelben Einheitswagens (Typ Di-24) in die Packung. Ein Wagen in grüner DR-Bemalung wäre passender gewesen.



LGB wird als LEHMANN-GROSS-BAHN fälschlicherweise oft mit GARTENBAHN »übersetzt«. Ein Anfänger-Set für den Garten ist sie jedoch allemal, denn die Gleise mit einer Spurweite von 45 mm in der Nenngröße II_m bestehen aus witterungsbeständigen Polystirolschwellen und massiven Messingschienen.

GESCHENKPACKUNGEN DEUTSCHER HERSTELLER

Die Redaktion MODELL EISENBAHNER hat sich in den neuesten Katalogen der größten deutschen Modelleisenbahn-Hersteller umgesehen und das Ergebnis auf dieser Seite zusammengestellt. Aus Platzgründen haben wir zu den Sets nur die Hauptinhalte genannt. Ein Sachkundigmachem durch den Käufer bleibt also nicht aus und das damit verbundene Vergnügen, das durchaus ein beabsichtigter Effekt der Redaktion ist.

NENNGRÖSSE II_m

KOMPLETT-ANLAGEN

Lehmann-Gross-Bahn (LGB)

Anfangsgarnitur Personenzug.
1 Schmalspur-Dampflok STAINZ, 2 Personenwagen beige/blau und beige/rot, Gleisjoche für einen Kreis mit 600 mm Radius, 4 Bahnhofsfiguren, 1 Fahrtrafo.

Anfangsgarnitur Güterzug.
1 Schmalspurbahn-Dampflok STAINZ, 1 Niederbordwagen, 1 Kranwagen, 1 LKW UNIMOG mit Ladegut, Gleisjoche für einen Kreis mit 600 mm Radius, 4 Gleisbauarbeiter-Figuren, 1 Fahrtrafo.

GLEIS-SETS

Lehmann-Gross-Bahn (LGB)

Prellbock-Set.
1 einf. Weiche (rechts), 7 Gleisjoche zur Erweiterung des Grundkreises zum Gleisoval mit Abstellgleis und 1 Prellbock.

Bahnhofs-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 11 Gleisjoche zur Erweiterung des Grundkreises zum Gleisoval mit Überholungsgleis.

NENNGRÖSSE H0

KOMPLETT-ANLAGEN

Fleischmann

Startset A/Modellgleis.
1 zweiachsige Dampflok (ohne Vorbild), 2 Personen- oder Güterwagen, Gleisjoche für einen Kreis-Durchmesser 750 mm, 1 Fahrtrafo.

Startset A1/Profigleis.
1 zweiachsige Dampflok (ohne Vorbild), 3 Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo.

Startset A2/Profigleis.
1 dreiachsige Dampflok (ohne Vorbild), 3 Reisezugwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo.

Startset A + B.
1 Diesellok BR 212 (DB), 3 Güterwagen, 4 Pkw-Modelle, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis (PROFI-Gleis), 2 Bogenweichen (Paar), 2 Entkupplungsgleise, 1 Bahnübergang, 1 Aufgleisplatte, 1 Fahrtrafo, 1 Gleisplanheft.

Startset IC.
1 Ellok BR/103 (DB), 4 IC-Reisezugwagen, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis (PROFI-Gleis), 2 Bogenweichen (Paar), 1 Entkupplungsgleis, 1 Stellpult, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte, 1 Gleisplanheft.

Märklin

Kleiner Güterzug.
1 Dampflok BR 89 (DR), 4 Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval (M-Gleis), 1 Brücke mit Rampen und Pfeilern, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Mittlerer Güterzug.
1 Dampflok BR 81 (DR), 2 Güterwagen, 1 Kranwagen, 1 Schutzwagen, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis (M-Gleis), 2 einfache Weichen (Paar), 1 Fahrtrafo.

Großer Güterzug.
1 Diesellok BR 216 (DB), 4 vierachsige Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis (K-Gleis), 2 einf. Weichen (Paar), 1 Fahrtrafo, 1 Bausatz einer Güterabferigung und diverses Ladegut.

Piko

Anfängeranlage Güterzug.
1 zweiachsige Dampflok mit Schlepptender (ohne Vorbild), 2 Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Battteriefahrregler.

Anfängeranlage Personenzug.
1 zweiachsige Dampflok mit Schlepptender (ohne Vorbild), 2 Personenwagen, 1 Packwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Batteriefahrregler.

Komplettanlage Güterzug.
1 Dampflok BR 55 (DR), 3 Güterwagen, 1 Packwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Komplettanlage Personenzug.
1 Diesellok BR 132 (DR), 3 vierachsige Personenwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Komplettanlage Westernzug.
1 Dampflok BR 55 (Western-Look), 2 Personenwagen, 3 Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval, 4 Schnittholzstapel als Ladegut, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Komplettanlage Express-Güterzug.
1 Diesellok BR 132 (DR), 4 Güterwagen, 1 Güterzugpackwagen, 1 20'-Container als Ladegut, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Komplettanlage City-Zug.
1 Ellok BR 499. 2 (CSD), 3 vierachsige Personenwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Komplettanlage Zirkus-Zug.
1 Dampflok BR 55 (Circus-Look), 4 Güterwagen, 1 Güterzugpackwagen, 1 Volvo-Lkw mit Anhänger als Ladegut (alles im Circus-Look), Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

ZUG-SETS

Fleischmann

Jubiläumspackung »Staatsbahnwagen-Verband«.
1 Dampflok T 16¹ (K.P.E.V.), 2 offene Güterwagen, 2 gedeckte Güterwagen, 1 Klappdeckelwagen. Alle Wagen mit unterschiedlicher Länderbahnbeschriftung.

Kranzug.
1 Kran EDK 90, 1 Gegengewichtswagen, 2 Schutzwagen, 2 Gerätewagen.

Lima

Lufthansa Airport-Express.
4-teiliger Triebzug ET 403/404 mit Airport-Express-Bemalung.

Militärzug II. Weltkrieg.
1 Diesel-Doppellok V 88 (DR), 2 Dienstwagen, 1 Güterwagen, 1 Eisenbahngeschütz LEOPOLD. Alle Fahrzeuge in Tarnfarben.

Märklin

Zugpackung »Deutsche Bundespost«.
1 Diesellok BR 260 (DB), 4 Güterwagen, 1 Post-Lkw.

Schnellzug der 60er Jahre.
1 Diesellok BR 216 (DB), 3 Schnellzugwagen, 1 vierachsiger Packwagen. Farbgebung creme/rot sowie blau und grün.

Roco

Set »Stadtbahn Berlin - Epoche I«.
1 Dampflok T 12 (K.P.E.V.), 1 Abteilwagen-Doppeleinheit 3. Klasse, 1 Abteilwagen-Doppeleinheit 2. Klasse, Buch »Stadtbahn Berlin «.

Zugpackung »Deutsche Reichsbahn«.
1 Ellok E 44 (DR), 3 vierachsige Eilzugwagen, 1 vierachsiger Gepäckwagen.

Jubiläumsgarnitur »40 Jahre DB«.
1 Ellok BR E 71, 3 zweichachsige Personenwagen, 1 zweiachsiger Gepäckwagen, Buch »40 Jahre DB«.
Set »Güterzug der SBB, Epoche III«.
1 Ellok BE 6/8 II »Krokodil« (SBB), 2 ged. Güterwagen, 1 Silowagen, 1 Kesselwagen.
Wagenset »Bayrische Lokalbahn, Epoche I«.
2 Personenwagen, 3. Kl., (Cl Bay 06b), 1 Personen-/Postwagen 2 Kl. (Post L Bay 01), 1 Gepäckwagen (PwL Bay 02), Buch »Der Glaskasten«.
Güterwagenset »Deutsche Reichsbahn«.
8 Güterwagen in Farbgebungen und Beschriftungen der DR, Epoche III.
Güterwagenset »Deutsche Bundesbahn«
8 Güterwagen in Farbgebung und Beschriftungen der DB, Epoche III.
Güterwagenset »Silowagen«.
3 Silowagen Typ Ucs 908, Ucs 909.
Personenwagenset »Deutsche Reichsbahn«.
4 Personenwagen (»Donnerbüchsen«) Typ Bi-29, BCi-28, Ci-28 und Gepäckwagen Pwi-28, alle in Epoche-III-Dekoration.
Eilzugset »Deutsche Reichsbahn«.
3 Eilzugwagen 1. Kl., 1./2.-Kl., 2. Kl. und 1 Gepäckwagen, alle in Epoche-III-Dekoration.

Sachsenmodelle'

Set »BR 64 DRG«.
1 Dampflok BR 64 (DRG), 2 zweiachsige Personenwagen, 1 Gepäckwagen, alle in DRG-Farbgebung.

Trix Express/Trix International

Set »Bayrischer Lokalbahnzug«.
1 Dampflok D XI (K.B.ST.B.), 1 Lokalbahnwagen 2./3. Kl., 1 Lokalbahnwagen 3. Kl., 1 Pack-/Postwagen, 1 Bierwagen.
Set »DB-InterRegio«.
1 Ellok BR 103 (DB), 2 Schnellzugwagen DB, 1 Schnellzug-Packwagen, alles im InterRegio-Look.

GLEIS-SETS

Fleischmann

Stations-SetB.
2 einf. Weichen (Paar), 15 Gleisjoche.
Rangier-Set C.
2 einf. Weichen (Paar), 2 Hand-Entkupplungsgleise, 2 Prellböcke, 8 Gleisjoche.
Parallel-Set D.
2 einf. Weichen (Paar), 2 Hand-Entkupplungsgleise, 19 Gleisjoche für einen Parallelkreis.
Dreiwegeweichen-Set E.
1 Dreiwegeweiche, 1 Hand-Entkupplungsgleis, 2 Prellböcke, 8 Gleisjoche.
Drehscheiben-Set F.
1 Drehscheibe, 2 Prellböcke, 4 Gleisjoche, Ausschneidebogen »Lokschuppen«.

Die Gleis-Sets A bis E gibt es sowohl für Modell- als auch für PROFI-Gleis. Das Gleis-Set F für das PROFI-Gleis ist das

Bahnsteig-Set F
2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, 2 Entkupplungsgleise, 13 Gleisjoche.

Märklin

Erweiterungspackung E.
2 einf. Weichen (Paar), 12 Gleisjoche für ein Überholungsgleis, 1 Stellpult mit Verteilerplatte.
Doppelgleispackung T1.
2 Bogenweichen (Paar), 14 Gleisjoche für ein Parallelgleis, 1 Stellpult mit Verteilerplatte.
Bahnhofsgleispackung T2.
2 Bogenweichen (Paar), 11 Gleisjoche zur Erweiterung der Doppelgleispackung T1, 1 Stellpult mit Verteilerplatte.
Rangiergleispackung T3.
2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, 4 Prellböcke, 1 Stellpult mit Verteilerplatte.

NENNGRÖSSE TT

KOMPLETT-ANLAGEN

Zeuke-TT

Großpackung.
2 Züge (je 1 Ellok YC (SZD), 3 Personen- oder Güterwagen, 2 Geländematten »Topofix«, 4 einf. Weichen (2 Paar), 1 Kreuzung, 3 Prellböcke, 52 Gleisjoche zum Bau eines zweigleisigen Ovals mit Überholungs- und Abstellgleisen, 1 Fachwerkbrücke mit 2 Auffahrrampen, 1 Schaltpult, 1 Fahrtrafo, div. Häuserbausätze zur Ausgestaltung.
Zugpackung »Länderbahn-PmG«.
1 Dampflok BR 92 (Länderbahn-Look), 3 Personenwagen (Länderb.), 2 Güterwagen, 1 einf. Weiche (rechts), 13 Gleisjoche zum Bau eines Gleisovals mit Abstellgleis, 1 Prellbock, 1 Fahrtrafo.

ZUG-SETS

Zeuke TT

Preußischer Reisezug.
1 Dampflok BR G 8 (K.P.E.V.), 3 zweiachsige Personenwagen, 1 Pack-/Postwagen. Alle in Beschriftung der Preußischen Staatseisenbahn.
Schnellzug.
1 Dampflok BR 01^2 (DR), 4 Städte-Expresswagen als B-Wagen.
Zug-Set »GmP der DR«.
1 Personenwagen grün, 1 Personenwagen rot/gelb, 1 Packwagen, 2 offene Güterwagen, 1 offener Güterwagen mit Plane, 1 ged. Güterwagen.
Zug-Set »GmP international«.
2 Personenwagen braun (SJ), 2 ged. Güterwagen oliv (SJ), 1 ged. Güterwagen orange »Bananen« (DB), 2 Rungenwagen mit einsteckb. Rungen (DR).
Zug-Set »Berlin 1990«.
4 zweiachsige Kühlwagen mit versch. Brauereibeschriftungen, 1 vierachsigen Niederbordwagen, 5 Segmente der Berliner Mauer mit Bemalung, 1 orig. Mauerstück in Folie verpackt.

KLÜSSENDORF

Sonderserie »Samba-Express«.
4 Personenwagen (»Donnenbüchsen«) in weinroter Lackierung mit gelben Zierlinien. Beschriftung Epoche III.
Sonderserie »Planwagengarnitur«.
3 offene Güterwagen mit Planen mit unterschiedlicher Beschriftung.

GLEIS-SETS

Gleis-Set TT.
2 einf. Weichen (Paar), 10 Gleisjoche, 2 Prellböcke.

NENNGRÖSSE N

KOMPLETT-ANLAGEN

Arnold

Güterzug-Set A+B.
1 Dampflok BR 897, 3 Güterwagen, 1 Güterzug-Packwagen, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 2 einf. Weichen (Paar), 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte, 1 Anleitungsheft, div. Gebäude zum Ausschneiden.
Extra-Set mit Güterzug.
1 Diesellok BR 212 (DB), 4 Güterwagen, 2 Lkw-Modelle, 2 einf. Weichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.
Star-Set.
1 Diesellok BR 221 (DB), 3 Güterwagen, 2 Lkw-Modelle, 4 einf. Weichen (2 Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungs- und Abstellgleisen, 2 Prellböcke, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.
Super-Set.
1 Diesellok BR 212 (DB), 2 D-Zugwagen, 1 Kleindiesellok BR 323 (Köf), 3 Güterwagen, 6 einf. Weichen (3 Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungs- und Abstellgleisen, 2 Prellböcke, 1 Fahrtrafo, 1 Aufgleisplatte.

Fleischmann

Start-Set A+B.
1 Diesellok BR 212 (DB), 1 off. Güterwagen, 1 ged. Güterwagen, 1 Rungenwagen, 4 Pkw-Modelle, 2 Bogenweichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 2 Entkupplungsgleise, 1 Fahrtrafo, 1 Bahnübergang, 1 Aufgleisplatte, 1 Gleisplanheft.
Güterzug-Set.
1 zweiachsige Dampflok (ohne Vorbild), 2 offene Güterwagen, 1 Kesselwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo, Gleisplanheft.
IC.-Start-Set.
1 Ellok BR 103, 4 IC-Reisezugwagen, 2 Bogenweichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 1 Stellpult, 1 Fahrtrafo, 1 Entkupplungsgleis, 1 Aufgleisplatte, Gleisplanheft.

Minitrix

Start-Set Güterzug.
1 Dampflok T3, 3 Güterwagen, 2 einf. Weichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 1 Fahrtrafo.
Set ABC-Plus.
1 Dampflok BR 89, 3 Güterwagen, 2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, Gleisjoche für ein zweigleisiges Oval mit Überholungs- und Abstellgleis, 1 Fahrtrafo, Sortiment Gestaltungsmaterial für den Anlagenbau.
Selectrix-Set.
1. Zug: Dampflok BR 98^3 (»Glaskasten«), 2 Nebenbahn-Personenwagen, 1 Nebenbahn-Packwagen. 2. Zug: 1 Diesellok BR 212, 3 Güterwagen, 4 Pkw-Modelle, 2 einf. Weichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis.
Die Triebfahrzeuge dieses Sets sind mit eingebautem SELECTRIX-Dekoder ausgerüstet, mit denen sich beide Züge digital steuern, entkuppeln und die Weichen schalten lassen.

ZUG-SETS

Arnold

Jubiläumszug.
1 Dampflok BR 18^5, 5 Rheingoldwagen. Vergoldet.
Henschel-Wegmann-Zug.
1 Dampflok BR 61^0 (DR), 4 Schnellzugwagen (verkl.) violett.
Bierwagen-Set »Oktoberfest«.
6 Kühlwagen mit unterschiedlichen Brauerei-Beschriftungen.
Zirkus-Set »Krone«.
2 Rungenwagen m. Plane, 3 Niederbordwagen mit Wohnwagen beladen.
Sonderzug 90.
1 Dampflok BR 75, 2 Personenwagen, 2 Güterwagen, 1 Gepäckwagen.

Minitrix

Bayrische Lokalbahn.
1 Dampflok Bay. D II, 2 Personenwagen, 1 Pack-/Postwagen, 1 Kühlwagen. Alles mit Beschriftung der K.Bay.Sts.B.
Bayr. Arbeitszug.
1Dampflok Bay. PtL 2/2, 1 Kranwagen, 2 Schutzwagen.
Arbeitszug mit Kran.
1 Diesellok BR 261, 1 Kranwagen, 1 Schutzwagen, 1 Bahndienstwagen, 2 Güterwagen.
Orient-Express.
1 Dampflok BR $S10^2$, 2 D-Zugwagen, 2 D-Zug-Packwagen, alles mit Dekoration des Balt-Orient-Express.

GLEIS-SETS

Arnold

Bahnhofs-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 6 Gleisjoche, 2 Weichenschalter.
Complett-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 20 Gleisjoche für ein Oval mit 2 Abstellgleisen.
Kreuzungs-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, 10 Gleisjoche.

Fleischmann

Stations-Set.
2 Bogenweichen (Paar), 4 Gleisjoche und 1 Entkupplungsgleis.
Rangier-Set.
2 einfache Weichen (Paar), 8 Gleisjoche, 1 Entkupplungsgleis, 2 Prellböcke.
Complett-Set.
2 Bogenweichen (Paar), 20 Gleisjoche.
Dreiweg-Weichen-Set.
1 Dreiwegeweiche, 15 Gleisjoche, 2 Entkupplungsgleise, 2 Prellböcke.
Bahnsteig-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, 15 Gleisjoche, 2 Entkupplungsgleise.

Minitrix

Bahnhofs-Set.
2 einf. Weichen (Paar), 10 Gleisjoche zur Erweiterung des Grundovals.
Combi-Gleispackung.
1 doppelte Kreuzungsweiche, 50 Gleisjoche zum Bau eines Parallelovals mit Abstellgleisen.
Doppelbogenweichen-Set.
2 Bogenweichen (Paar), 7 Gleisjoche.
Ergänzungs-Set.
1 Entkupplungsgleis oder 1 Formsignal mit Gleis oder 1 Tageslichtsignal mit je 2 bis 4 Gleisjochen und je 1 Stellpult.
Oberleitungs-Set.
Enthält Oberleitungsmasten und Oberleitungen für etwa 4 Meter Gleis.
Gleispackung.
2 einf. Weichen (Paar), 1 Eingleisvorrichtung, 2 Prellböcke, 2 Schalter, 83 Gleisjoche zur großzügigen Anlagenerweiterung.

NENNGRÖSSE Z

KOMPLETT-ANLAGEN

Märklin

Kleiner Güterzug.
1 Dampflok BR 89 (DR), 2 Güterwagen, Gleisjoche für ein Oval, 1 Fahrtrafo.
Mittlerer Güterzug.
1 Diesellok BR 361 (DB), 2 Güterwagen, 1 Güterzugpackwagen, 2 einf. Weichen (Paar), Gleisjoche für ein Oval mit Überholungsgleis, 1 Fahrtrafo, div. Güterbahnhofzubehör.
Großer Güterzug.
1 Dampflok BR 74, 3 einf. Weichen, 1 doppelte Kreuzungsweiche, Gleisjoche für ein Oval mit Überholungs- und Abstellgleisen, 3 Prellböcke, 1 Wasserkran, 1 Stellpult m. .Verteilerplatte.

ZUG-SETS

Märklin

Wagen-Set »König Ludwig«.
5 Wagen des Hofzuges König Ludwigs von Bayern.
Jubiläumszug General Motors.
1 Diesellok Typ F 7 (USA), 2 Expresszugwagen, 1 Aussichtswagen, 1 Gepäckwagen. Alles im Design »California Zephyr«.
Länderbahn-Güterzug.
1 Dampflok P 8 (K.P.E.V.), 3 Güterwagen, 1 Güterzugpackwagen.
Wagen-Set »Orient-Express«.
3 Schlafwagen Lx16 mit internat. Beschriftung. Ergänzt den Set »Orient-Express«.
Zugpackung »Rheingold«.
1 Dampflok, 3 Rheingold-Expresswagen, 1 Gepäckwagen in Rheingoldbemalung.
Zugpackung »Post-Güterzug«.
1 Diesellok BR 361 (Post), 2 offene Güterwagen, 2 ged. Güterwagen, 1 Lkw-Modell mit Hänger (500 Jahre Post).
Wagen-Set »Langenschwalbacher«.
3 Personenwagen (Langenschwalbach), 1 Gepäckwagen (Langenschwalbach).
Zirkuswagen-Set »Barum«.
4 Niederbord- und Rungenwagen mit Zirkuswagen »Barum« als Ladegut.

GLEIS-SETS

Märklin

Erweiterungspackung E.
2 einf. Weichen, 12 Gleisjoche zur Erweiterung des Grundovals zum Oval mit Überholungsgleis.
Erweiterungspackung T1.
2 Bogenweichen (Paar), 12 Gleisjoche.
Erweiterungspackung T2.
2 Bogenweichen (Paar), 10 Gleisjoche.
Erweiterungspackung T3.
2 einf. Weichen (Paar), 1 doppelte Kreuzungsweiche, 4 Prellböcke, 10 Gleisjoche.

Modell Eisen Bahner **FAHRZEUG-LEXIKON**

- ❑ **Ich abonniere** ab Januar 91 den MODELL EISENBAHNER. (Bitte die Rückseite vollständig ausfüllen.) Schicken Sie mir für nur DM 15,00 das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ❑ **Ich bin bereits Abonnent.** (Bitte Kundennummer auf der Rückseite angeben.) Ich bestelle für nur DM 15,00 das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ❑ Ich bin kein Abonnent. Bitte schicken Sie mir für nur DM 25,00 **das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON**, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ☒ Zutreffendes bitte ankreuzen und Rückseite vollständig ausfüllen.

Bitte ausreichend frankieren!

Antwort

T & M Verlagsgesellschaft mbH
MODELL EISENBAHNER
Abonnenten-Service
Frau Olboeter
Postfach 1410

1086 Berlin



Die **111 159** gehört zu den auf dem S-Bahnnetz des Rhein-Ruhr-Gebietes verkehrenden Maschinen. Im Wendezugbetrieb einsetzbar, erhielten die »S-Bahn-Lokomotiven« eine den Wagenzügen angepaßte Lackierung. *Foto: DB-Fotodienst/Rech (1984)*

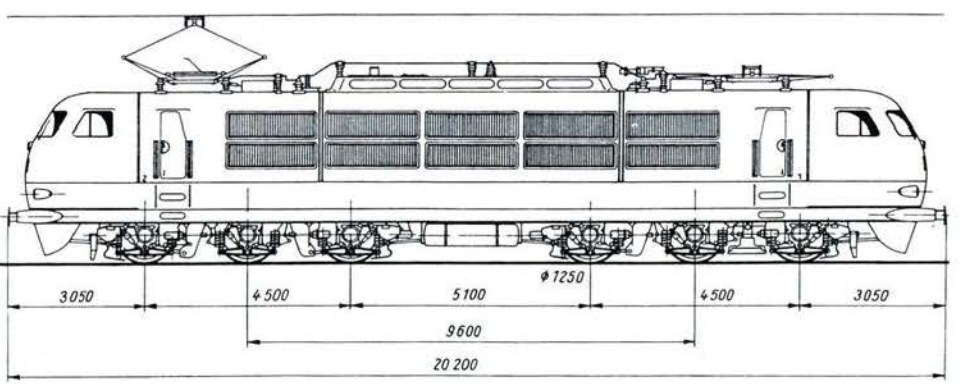


111 099
mit der ursprünglichen Farbgebung

Foto: DB-Fotodienst/Mantel (1980)

DB 111

Zeichnung im Maßstab 1:160 = Nenngröße N.
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung: Bo'Bo' · Stromsystem: 16 2/3 Hz, 15 kV. Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h · größte Anfahrzugkraft: 280 kN · Dauerleistung 3 850 kW · Dienstmasse 83 t · Treibraddurchmesser 1250 mm

Modell Eisen Bahner





Die vor dem Lufthansa-Airport-Expreß zwischen Stuttgart und Frankfurt fahrenden Lokomotiven der Baureihe **111** tragen die für diese Garnituren charakteristische Farbgebung.
Foto: DB-Fotodienst/Amler (1990)

DB 111

Im Anschluß an die Lieferung der leistungsfähigen Elektrolokomotiven der Baureihe 110 erwies sich der Einsatz weiterer Bo'Bo'-Lokomotiven als dringend erforderlich.
Am 22. April 1974 gab die DB fünf Vorauslokomotiven der Baureihe 111 in Auftrag, die vom 16. Dezember 1974 bis zum 11. Juni 1975 ausgeliefert wurden. Drehgestelle mit Gestellmotoren, ein Gummiring-Kardanantrieb, eine verbesserte Lokomotivkastenabstützung gehörten ebenso zu den Neuerungen an diesem Fahrzeug wie ein sogenannter integrierter Führerraum.
Mit Inbetriebnahme der 111 227 endete am 31. Dezember 1984 der Bau dieser Baureihe. Die Lokomotiven 111 111 bis 111 188 wurden insbesondere für den S-Bahn-Betrieb im Rhein-Ruhr-Gebiet beschafft; sie sind im Bw Düsseldorf Hbf beheimatet.
Im wesentlichen sind die Maschinen vor Schnellzügen und im schnellen Güterzugdienst eingesetzt und verkehren auch vor IC-Zügen außerhalb der Schnellfahrstrecken. Die Baureihe 111 konzentrierte man mit Ausnahme der erwähnten »S-Bahn-Lokomotiven« vor allem im Bw München. Sie bewährt sich gut, ist zuverlässig und wartungsfreundlich. Alle bis heute üblichen Farbvarianten der 111er sind in diesem Fahrzeug-Lexikon enthalten.

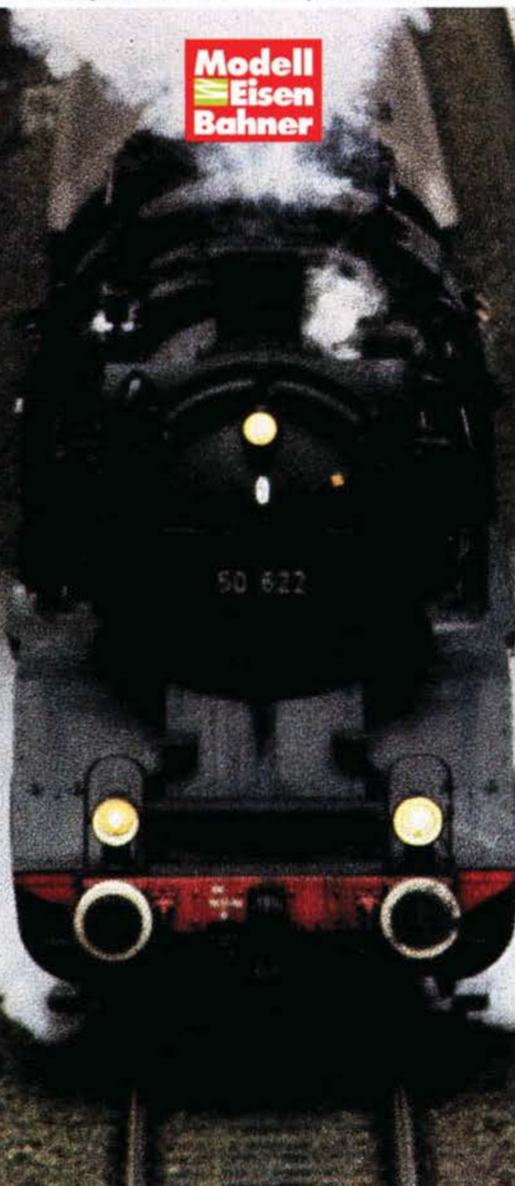

Gemäß dem neuen Farbkonzept der DB erhielt die **111 068** diesen neuen Anstrich.
Foto: DB-Fotodienst/Mantel (1986)

Damit Sie den Zug nicht verpassen...

...können Sie den MODELL EISENBAHNER jetzt abonnieren.

In einem neuen Erscheinungsbild, farbiger und attraktiver, kurz: dem Zug der Zeit angepaßt – so präsentiert sich Ihnen mit dieser Ausgabe der neue MODELL EISENBAHNER.

- Der günstige Heftpreis von DM 2,50 bleibt bestehen.
- Bewährte Rubriken werden fortgesetzt, die Fahrzeuge der DR werden auch in Zukunft ihr Gleis finden.
- Interessante neue Strecken werden vom MODELL EISENBAHNER befahren – wir berichten ausführlich über Vorbild und Modell der DB.
- Der MODELL EISENBAHNER bleibt Ratgeber für alle Freunde der Eisenbahn und des Modellbaus.
- Der MODELL EISENBAHNER ist Ratgeber für alle Um-, Ein- und Aufsteiger, informiert über neue Systeme und Spuren, Anbieter und technische Entwicklungen, historische Strecken und berühmte Museen.
- Der MODELL EISENBAHNER bietet ab sofort einen einmaligen Überblick über Loks, Waggons und Sonderfahrzeuge der Bahn – das MEB-FAHRZEUG-LEXIKON. In jeder Ausgabe mindestens 4 Karten. Auf stabilem Karton. Mit Abbildungen in den Originalfarben. Und mit den technischen Daten und Maßen. Zum Sammeln*).



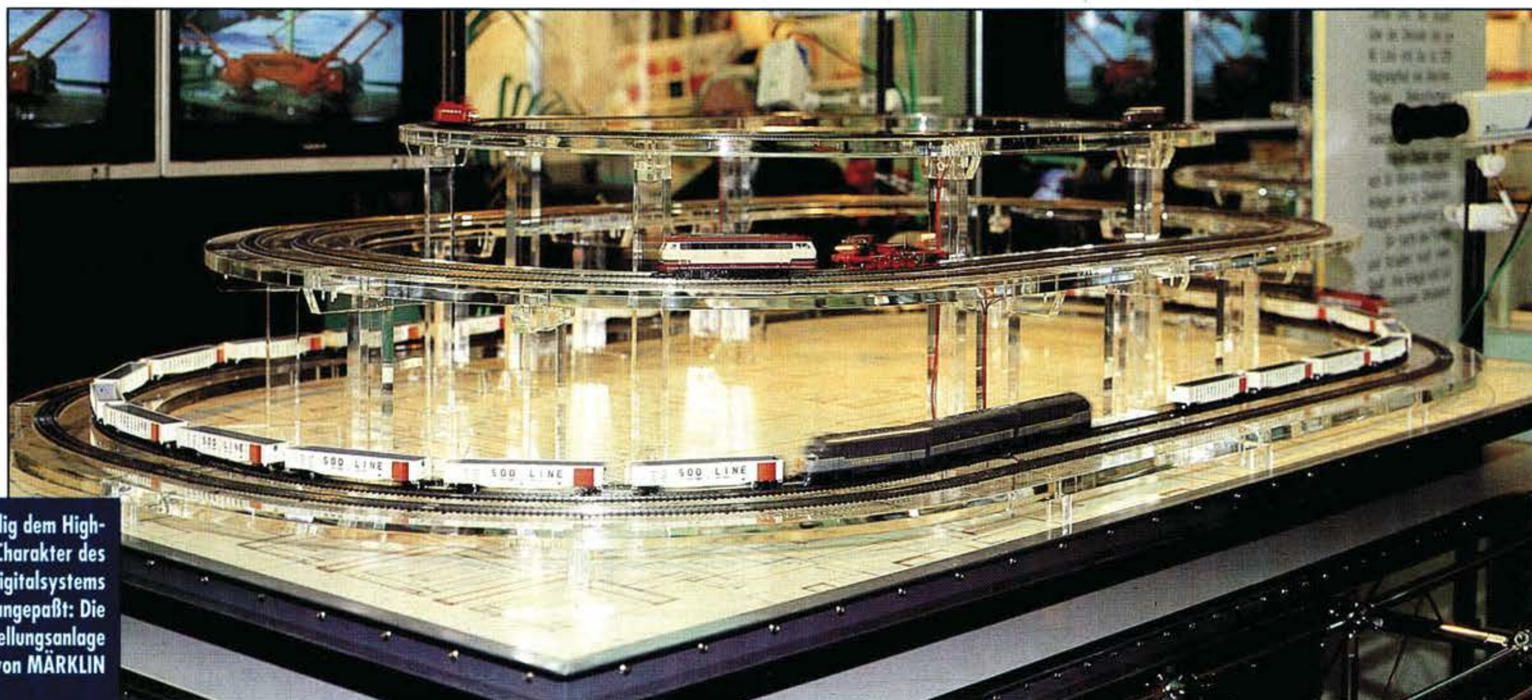


Einfach die Karte ausfüllen und abschicken! Sie erhalten den MODELL EISENBAHNER ab der Januar-Ausgabe pünktlich und sicher mit der Post. Und Anfang Dezember das komplette Startset des FAHRZEUG-LEXIKONS für nur DM 15,–.

Die Abrechnung erfolgt durch Bankeinzug oder Inkasso durch die Post.

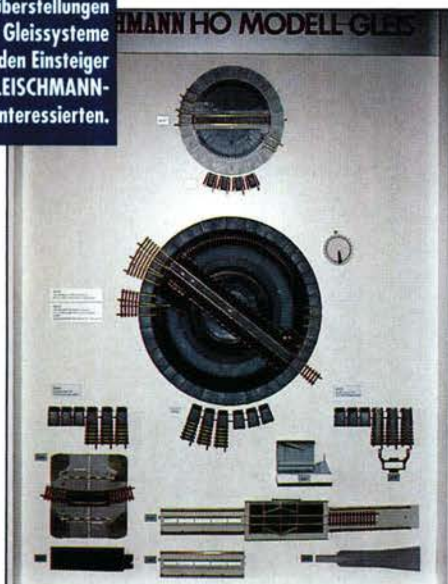
***) Jeder neue Abonnent** erhält jetzt das komplette Startset mit exklusiven 16 Karten attraktiver Fahrzeuge, einem Sammelregister und dem praktischen Karteikasten (ausreichend für ca. 150 FAHRZEUG-LEXIKON-Archivkarten). Zum Sonderpreis von 15,– DM!

Abschied ohne Tränen



Völlig dem High-Tech-Charakter des Digitalsystems angepaßt: Die Ausstellungsanlage von MÄRKLIN

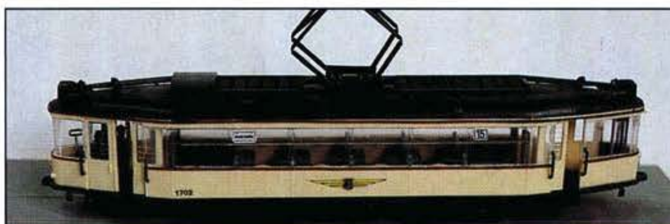




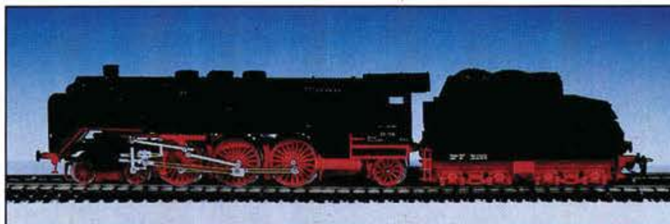
FLEISCHMANN-PROFI-Gleis und FLEISCHMANN-Modellgleis. Zwei informative Gegenüberstellungen dieser Gleissysteme für den Einsteiger und FLEISCHMANN-Interessierten.



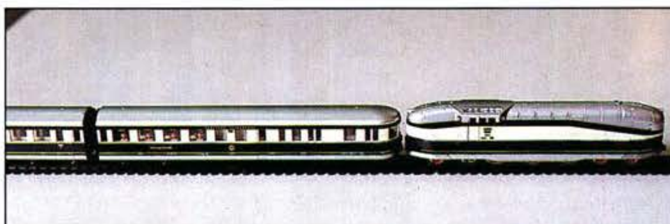
Die »Schöne Württembergerin« in H0. MÄRKLIN übte sich in Lokalcolorit und gab die Württembergische C in schwarz und mit grauem Fotoanstrich heraus.



In unserem Messebericht im Heft 10/90 erwähnt, doch noch nicht im Bild gezeigt: Das H0-Modell des Dresdener Hecht-Straßenbahnwagens von der Firma PREFO



Messeschlager in der Nenngröße TT war zweifellos die Baureihe 01 von ZEUKE-TT. Die Altbau-Dampflokomotive gehörte einst zu den »Zugpferden« der DR



Ein Leckerbissen in der Nenngröße N: Der Henschel-Wegmann-Zug von ARNOLD, dessen Vorbild 1938 von Berlin nach Dresden 2 Stunden und 10 min benötigte

Fotos: Volker Thie, Berlin

Mit dem Untergang der DDR bekam auch eines ihrer attraktivsten Aushängeschilder, die Leipziger Messe, einige blinde Flecken. Als die Veranstalter vor wenigen Wochen die Tore hinter dem letzten Besucher schlossen, taten sie dies mit der bangen Frage: »Ob sie wohl jemals wieder mit einer solchen Bedeutsamkeit geöffnet werden würden, wie das in der Vergangenheit der Fall war?«

Dabei war der Besuch der Messen für uns Fachzeitschriften-Redakteure in den zurückliegenden Jahren eher qualvoll als freudig-bewegt.

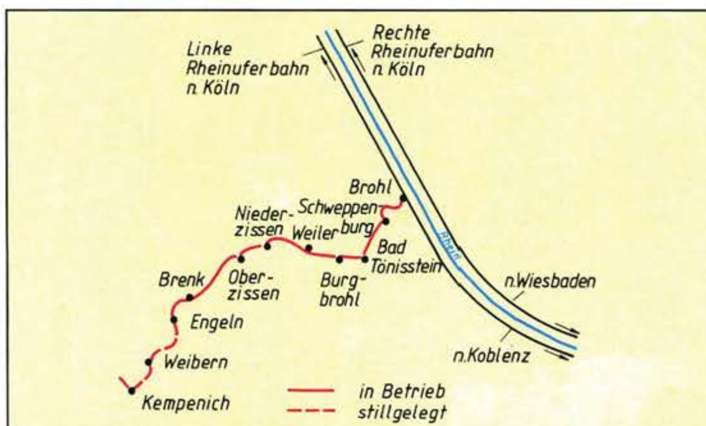
Die Hersteller übten sich in Geheimniskrämerei, die Modelleisenbahn stand zu oft im Schatten von Sonnis Puppenlächeln und Plüschbärengebrumm, und die Messehallen waren vollgestopft mit schaulustigen Besuchern. Außerdem fehlten meistens die renomierten Hersteller aus dem Westen, die unserem Hobby erst das richtige Gewicht zu verleihen im Stande gewesen wären. Wie ganz anders dagegen diese letzte Messe. MEB berichtete bereits im Heft 10/90 von den Eindrücken. Trotzdem blieb das große Modelleisenbahn-Erlebnis aus. Es war halt nur eine Zwischenstation im Zuge zu den großen Bahnhöfen Köln 1990 (17. bis 21. November) und Nürnberg 1991. Und so verabschieden wir uns dann auch mit dem Ausblick auf unser Heft 12/90: Auf Wiedersehen zur Internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung in Köln!

Mit dem Vulkan-Expreß ins Brohltal

Zweifellos zählt die meterspurige Brohltal-Eisenbahn zu den interessantesten Schienensträngen dieser Art in Deutschland. Die 1901 für den Personen- und Güterverkehr eröffnete Schmalspurbahn war durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet.

Historisches

Ausschlaggebend für den Bahnbau war das an Bodenschätzen reiche Brohltal. Tuff und Phonolith, aber auch Steinbrüche und zahlreiche Industriebetriebe sorgten anfänglich für einen regen Güterverkehr. Dagegen war der Personenverkehr trotz der landschaftlich reizvollen Gegend stets geringer.
Wegen komplizierter Geländeverhältnisse bestand zwischen Oberzissen und Brenk eine Zahnstange, die aber 1934 durch den Einsatz stärkerer Lokomotiven entbehrlich wurde. Bis 1921 führte die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb im Auftrage der Brohltal-Eisenbahn AG (BEG). Letztere übernahm ihn anschließend in eigene Regie. Seit 1954 firmiert die BEG als GmbH. Der Personenverkehr ruhte auf dem Streckenteil Oberzissen – Kempernich bereits von 1931 bis 1938. Endgültig eingestellt wurde er am 1. Oktober 1961. Heute erschließen zahlreiche BEGeigene Busse das Brohltal und die nähere Umgebung. Nachdem am 1. Oktober 1974 auch der Güterverkehr auf dem Abschnitt Engeln – Kempenich eingestellt worden war, wurde die gesamte Stillegung der Bahn erwogen, da sich der Güterverkehr seitdem nur auf die Phonolitabfuhr von Brenk bis zum Rheinhafen in Brohl beschränkt.



Aktuelles

Aber bereits Mitte der 70er Jahre riefen BEG und eine Interessengemeinschaft den Vulkan-Expreß ins Leben. Er bestand damals aus einer Diesellokomotive und dem VB 50 (siehe Tabelle). Die inzwischen gegründete Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS) hat sich große Verdienste um den Erhalt der Bahn erworben. Als 1987 der restliche Güterverkehr auf die Straße verlagert werden sollte, starteten diese Eisenbahnfreunde eine große Pressekampagne. Das Ergebnis sorgte für viel Aufsehen: Der Güterverkehr blieb erhalten, und der Museumsbetrieb wird weiter ausgebaut. Und so präsentiert sich heute diese einzigartige Schmalspurbahn nicht nur als rollendes Technikdenkmal, sondern zugleich als ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. Dem tut auch der seit 1988 gelegentlich organisierte Dampflokbetrieb keinerlei Abbruch. Vielmehr führt das Beispiel Brohltalbahn vor Augen, daß Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnfreunde gemeinsam etwas für den Erhalt der Schiene tun können.

Erlebbares

Die 18 km lange noch in Betrieb befindliche Strecke beginnt in Brohl am Rhein und führt durch das herrliche Brohltal zur Vulkan Eifel bis Engeln (465 m u. NN). Von Brohl langsam steigend, passiert der Vulkan-Expreß nach 3 Kilometer den Haltepunkt Schweppenburg, nach einem weiteren Kilometer den Haltepunkt Bad Tönisstein. Nun rollt



Hochbetrieb in Brohl. Links der VB 50. Das bei der BEG seit 1935 eingesetzte Fahrzeug wurde bereits 1939 in einen Beiwagen umgebaut. Links Wagen 7, der von der Zugspitzbahn gekauft werden konnte.



Der VT 53, 1956 für die Härtsfeldbahn gebaut und nach deren Stillegung auf die Strecke Amstetten – Laichingen umgesetzt, gehört seit Mai 1989 zum Fahrzeugpark der Museumsbahn.

Praktische Hinweise

Betriebsführung
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG), Postfach 68, W-5472 Brohl-Lützing, Tel.: 0 26 33/12 34
Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS), Postfach 1231, W-5485 Sinzig, Telefon 02 28/80 51 92

Museumszüge
1.12., 2.12., 8.12., 9.12., 22.12., 23.12. (Nikolausfahrten), 16.12. (Christbaum-Expreß) und 31.12. (Silvester-Fahrt); weitere Sonderfahrten auf Anfrage und Bestellung

Fahrpreise
Rückfahrkarte für Gesamtstrecke 14 DM (einfache Fahrt 10 DM); Rückfahrkarte Brohl – Oberzissen 10 DM; Brohl– Burgbrohl 6 DM; Kinder 12-16 Jahre 50 % Ermäßigung. Jeder Erwachsene kann ein Kind bis 12 Jahre kostenlos mitnehmen.

Fahrverbindungen
Von Köln in Richtung Koblenz (Linke Rheinstrecke) bis Brohl (keine D-Zug -Station) oder mit dem PKW auf der Europastraße 31 bis Brohl.



Die O & K-Lokomotiven D 3 und D 1 in Engeln am 5. Mai 1990. An die Museumszüge besteht hier auch Busanschluß in die nähere Umgebung.



Ein Sonderzug hat den Bahnhof Burgbrohl am 5. Mai 1990 erreicht. Man beachte den offenen Güterwagen Omm 458, der für den Personenverkehr hergerichtet wurde.

der Zug über den Tönissteiner Viadukt, ehe er den 94 m langen Tuffsteiner Tunnel bei Burgbrohl durchfährt. Jetzt hält der Vulkan-Expreß vor dem hübschen Bahnhofsgebäude mit Seitenturm in Burgbrohl. In ständiger Steigung geht es von hier aus weiter über Weiler, den Haltepunkt Niederzissen zum Bahnhof Oberzissen (230 ü. NN, km 12). Hinter Oberzissen beginnt die 5 Kilometer lange Steilstrecke über Brenk nach Engeln (465 m ü. NN, Kilometer 18), die bis 1934 ohne Zahnstange nicht überwunden werden konnte.
Hier endet der Vulkan-Expreß, und wer die reizvolle Landschaft kennenlernen will, sollte früh anreisen (9.15 Uhr ab Bröhl) und nachmittags zurückfahren (16.40 Uhr ab Engeln).

Text und Fotos: H.-G. Kühnbaum, Leipzig

Eröffnungs- und Stillegungsdaten

Strecke	Inbetriebnahme	Einstellung Pv	Gv	
Brohl – Oberzissen	14. 1. 1901	1. 9. 1961	-	
Oberzissen – Engeln	14. 1. 1901	1.10.1960	-	
Engeln – Weibern	1. 5. 1901	1.10.1960	1.10.1974	1.10.1974
Weibern - Kempenich	7. 1. 1902	1.10.1960	1.10.1974	1.10.1974

Museumstriebfahrzeuge

Dampflok 11	B' Bn4vt	Humboldt	1906	1968 an DGEG verkauft, 1989 von DGEG gemietet
Dampflok V	Dh2	Chrzanow	1952	ex PKP Px 48 3906
Dampflok VI	Dh2	Chrzanow	1952	ex PKP Px 48 3913
Diesellok D 1 C		O & K	1965	
Diesellok D 2 C		O & K	1965	
Diesellok D 2 C		O & K	1965	
VT 53	Bo'Bo'	Fuchs	1965	ex Härtsfeldbahn, ex Amstetten – Laichingen
VB 50	Bo'Bo'	DWK	1926	ex VT 50

MOROP tagte in Amsterdam

Über 120 Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas hielten sich vom 23. bis 29. September in Amsterdam versammelt, um an der Tagung ihres Verbandes (MOROP) teilzunehmen. Parallel dazu fand die Jahreshauptversammlung der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung (FERPRESS) statt. Der DMV (der ex-DDR) ist mit seinen 482 Clubs nicht nur Mitglied des MOROP, sondern stellt mit Dr. Ehrhard Thiele derzeit auch ihren Präsidenten. Weitere Mitglieder des DMV arbeiten im »Technischen Ausschuß« und im »Ausschuß Eisenbahnfreunde« mit. Die Redaktion des MODELL EISENBAHNER ist Mitglied der FERPRESS. MOROP besteht seit 1953 und ist den Modelleisenbahnern in erster Linie durch die Normenarbeit des Technischen Ausschuß bekannt. So wurden auch auf diesem Kongreß einige neue Normen bestätigt: NEM 121 - Zahnradbahnen, NEM 645 - Wechselstromfahrbetrieb mit Mittelleiter, NEM 800 - Epochen und NEM 900 - Module.

Unzufriedenheit herrscht im MOROP derzeit über die Ineffektivität des Ausschuß Eisenbahnfreunde, der trotz mehrerer Vorschläge zur Forcierung der Arbeit nicht über die Diskussion von Verfahrensfragen hinauskam. Das konnte aber den gastgebenden Verein Niederländischer Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde (NVBS) nicht hindern, den Kongressteilnehmern ein solch durchdachtes Programm anzubieten, daß in einer Woche nahezu alle wesentlichen Brenn- und Ruhepunkte des schienengebundenen Verkehrswesens kennengelernt werden konnten. Der Besucher aus der DDR - durch manipulierte Statistik auf das Bewußtsein eingeschworen, aus dem zehntstärksten Industrieland der Welt zu kommen - registriert das dichte, gepflegte Netz von Straßen, Schienen- und Wasserwegen als auffälligsten Unterschied zu heimatlichen Gegebenheiten - um vom Zustand der sprichwörtlich schmucken holländischen Häuser ganz zu schweigen.

Beim näheren Hinsehen und -hören zeigte sich, daß die Nederlandse Spoorwegen (NS) ein extrem dichtes Reisezugnetz betreiben, der Güterverkehr hingegen wegen seiner Abwanderung auf die Straße eine so geringe Rolle spielt, daß er auf wenige Nachtstunden konzentriert werden kann. Tagsüber verkehren 4.200 Reisezüge, die Beförderungszahlen entwickeln sich seit 1978 positiv. Gut 40 Städte sind halbstündlich (!) durch InterCityZüge miteinander verbunden. Die Nahverkehrszüge haben neben ihrer Funktion im unmittelbaren Pendlerverkehr die Aufgabe, als Zubringer und Wegbringer zu den InterCityZügen zu dienen. Daneben erfolgt die Regionalbeförderung: häufige Dienste auf kurze Entfernungen in Gebieten mit hohen Bevölkerungskonzentrationen. Die 2.000 Wageneinheiten der NS (135.000 Sitzplätze) sind zu zwei Dritteln eleketrische Zwei-, Drei- oder Vierwagentriebzüge (1.500 Volt Gleichspannung).

Die MOROP-Kongressteilnehmer hatten die Möglichkeit, nicht nur die zahlreichen Züge kennenzulernen und nach Herzenslust zu fotografieren, sondern konnten auch einen Blick in die Zentrale Betriebsleitstelle der NS werfen, sich in Rotterdam über das unendlich schwierige Unternehmen der Maasuntertunnelung informieren und außerdem wunderschöne Museumseisenbahnen in Hoorn, Dieren, Haaksbergen und Den Haag besichtigen. Zu den Exkursionszielen gehörte auch die in vier riesigen Hallen aufgebaute Modellbahnschau »Rail 90« in 's-Hertogenbosch.

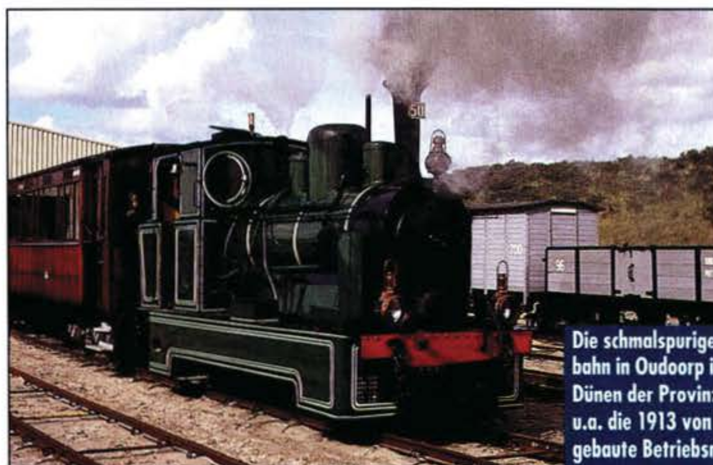
Sicher, die Zeiten sind gegenwärtig nicht so, daß man mir nichts dir nichts einen 1000-Mark-Schein fürs Hobby ausgeben kann. Aber die Möglichkeit, in organisierter Form in kurzer Zeit sehr viel ausländisches Eisenbahnwesen im Vorbild,im Modell und im Museum kennenzulernen, ist optimal.

Das sind - gemäß Abschlußrede des Präsidenten - die nächsten Veranstaltungsorte des MOROP: 1991 vom 15. bis 20. September in Nantes (Frankreich), 1992 vom 13. bis 18. September in Innsbruck (Österreich) und 1993 in Italien. Für 1995 hat bereits der Polnische Verband in Krakau sein Interesse angemeldet. Anlaß ist das 150jährige Jubiläum der Polnischen Eisenbahnen.

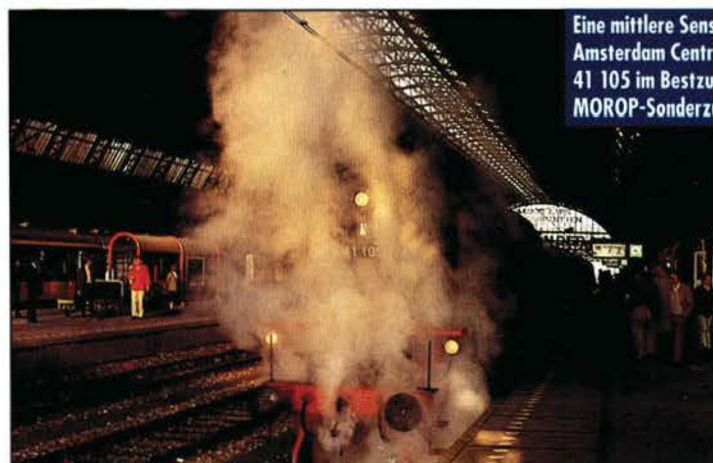
F. B



Die »Sneltrams« in Amsterdam können sich mit Seitenstromabnehmern im U-Bahnnetz und mit Dachstromabnehmern im Straßenbahnnetz bewegen



Die schmalspurige RTM-Museumsbahn in Oudoorp inmitten der Dünen der Provinz Zeeland besitzt u.a. die 1913 von Henschel gebaute Betriebsnummer 11 722



Eine mittlere Sensation in Amsterdam Central Station: Die 41 105 im Bestzustand vor dem MOROP-Sonderzug nach Brabant

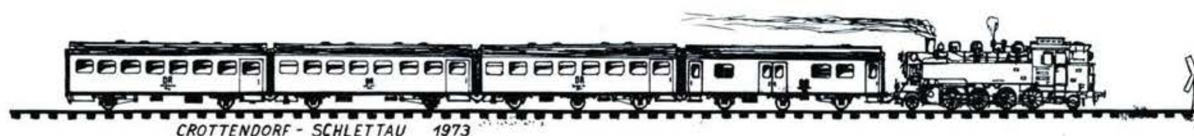


Die holländischen Eisenbahnclubs unterhalten einen überaus gepflegten Fahrzeugpark vor. Hier das Bw Haaksbergen der MBS.



Der Markersbacher Viadukt beim Vorbild (links) und im Modell.

Warum in die Ferne schweifen



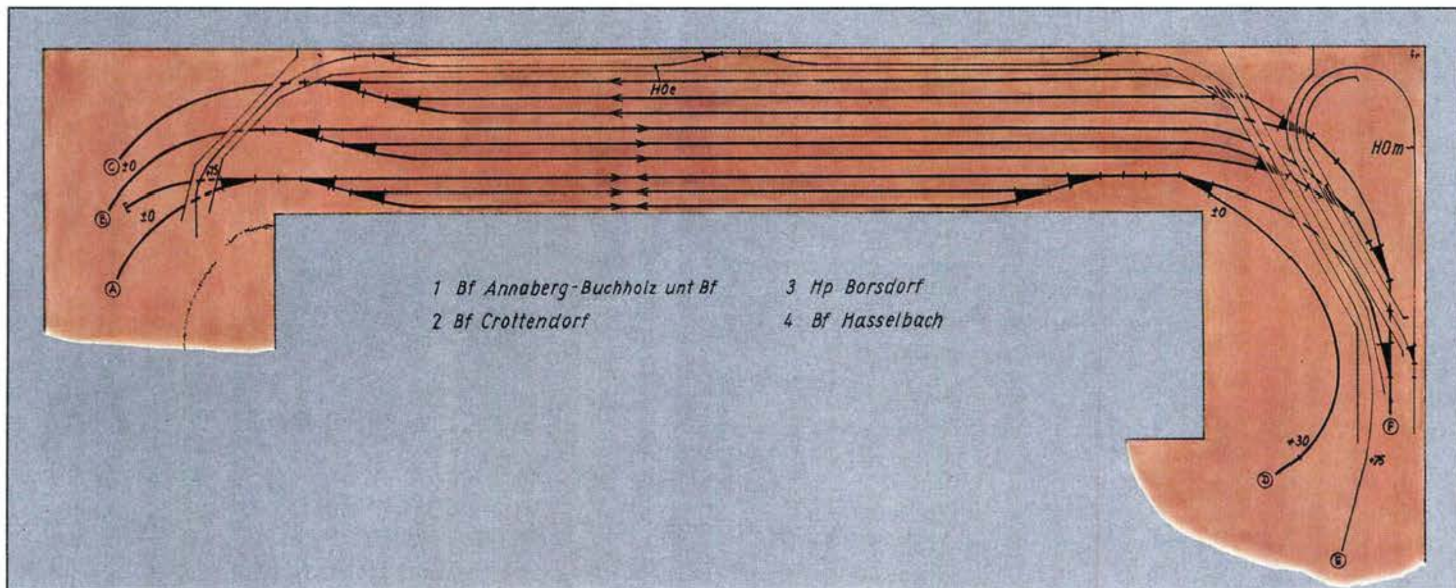
Die 86 1001 bei der Einfahrt in Crottendorf am 31. Mai 1982 und dieselbe Szene im Modell

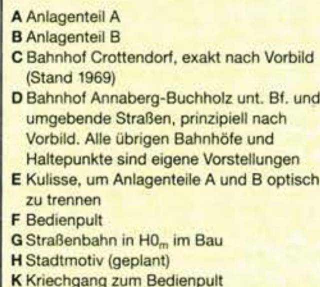


... wenn die Eisenbahn vor der Haustür fährt? Im erzgebirgischen Crottendorf – südlich von Chemnitz am Fuße des Fichtelbergs - ist das im wahrsten Sinne des Wortes der Fall. So war der Blick durch das Wohnstubenfenster, der die 86er wie auf einem Großdiorama zeigte, nicht ungewöhnlich. Seit 1988, als der Plandienst mit der 86 1001 und der 86 1501 zu Ende ging, dröhnen allerdings nur noch Diesellokomotiven der Baureihe 110 vorbei.

Siegfried Bergelt aus Chemnitz ließ das nicht unberührt:
»Meine Kindheitserinnerungen bewogen mich, Motive der Crottendorfer Strecke im Modell nachzugestalten. Gern denke ich an die Zeit zurück, als mein Vater auf dem oberen Bahnhof u. a. Rangierleiter, Güterbodenarbeiter, Weichenschmierer, Reinigungskraft in Personalunion war. Als Schuljunge hatte ich dadurch die beste Gelegenheit, die Eisenbahn auf meiner Heimatstrecke hautnah zu erleben. Ende der 50er Jahre hing im Gebälk des Güterschuppens immer noch der verstaubte Lorbeerkranz vom 10jährigen Streckenjubiläum aus dem Jahre 1899!
Eine Sensation war für uns Bengels das Erscheinen der 38 210 im Gegensatz zu den alltäglichen 86ern. In den 60er Jahren hat sie mehrere Tage für einen Landwirtschaftsbetrieb Kartoffeln gedämpft. Als Besonderheit galt auch, wenn sich mehrere Lokomotiven im oberen Bahnhof ein Stelldichein gaben. Einmal waren es gleich drei 86er: mit dem Planzug, mit einem Sonderzug und mit dem Hilfszug, bestehend aus S-Bahnwagen. Wo dieser Zug geblieben ist, weiß ich nicht. Zuletzt wurde er im Containerbahnhof Karl-Marx-Stadt - Kappel gesehen.
Noch vieles andere wäre zu berichten - von der sesselartigen Draisine und vom Dienst-VT (VT 137) der Rbd Dresden, der jährlich einmal in Crottendorf zu Gast war. Doch es soll ja von der Modellbahn die Rede sein.
Der Bau begann vor etwa vier Jahren, und zwar mit der Landschaftsgestaltung. Die Gleisanlagen sind weitgehend fertiggestellt, die Elektrik ist bisher nur ein Provisorium. Wenn auch »Annaberg«, »Crottendorf« und der »Markersbacher Viadukt« die Blickfänge der Anlage darstellen, so ist sie doch relativ frei gestaltet und nur bedingt an das Vorbild gebunden. Dadurch konnten auch eine Schmalspurbahn in $H0_e$ und eine Straßenbahn in $H0_m$ (noch nicht in Betrieb) untergebracht werden.
Der Gleisführung liegt folgendes Prinzip zugrunde: Nach Fertigstellung existieren drei voneinander unabhängige, aber, soweit sie die gleiche Spurweite haben, untereinander verbindbare Gleisovale:

- Hauptbahn, durch den Bahnhof »Annaberg« führend, mit großen Radien und nahzu eben trassiert, so daß dort fast jede Lokomotive längste Züge ziehen kann;
- Nebenbahn, die über den »Markersbacher Viadukt« führt, und die je nach Weichenstellung als ein verschlungenes Oval oder als zwei getrennte Ovale betrieben werden kann. Hiervon zweigt die Strecke zum Endbahnhof »Crottendorf ob. Bahnhof« ab,





A Anlagenteil A
B Anlagenteil B
C Bahnhof Crottendorf, exakt nach Vorbild (Stand 1969)
D Bahnhof Annaberg-Buchholz unt. Bf. und umgebende Straßen, prinzipiell nach Vorbild. Alle übrigen Bahnhöfe und Haltepunkte sind eigene Vorstellungen
E Kulisse, um Anlagenteile A und B optisch zu trennen
F Bedienpult
G Straßenbahn in $H0_m$ im Bau
H Stadtmotiv (geplant)
K Kriechgang zum Bedienpult

Die blauen Pfeile sind Ansichtsseiten, die braune Fläche kennzeichnet die Anlagengrundfläche

auf dem unabhängiges Rangieren möglich ist. Haupt- und Nebenbahn sind nur im Schattenbahnhof miteinander verbunden. Die Nebenbahn überwindet Höhenunterschiede von maximal 340 mm;

- Schmalspurbahn Spurweite 9 mm;
- Straßenbahn Spurweite 12 mm.

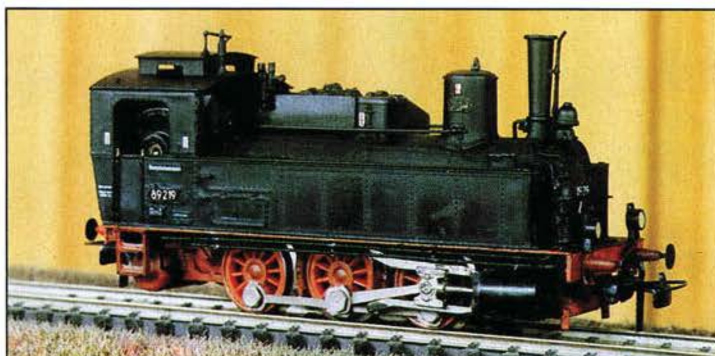
An Fahrzeugen wurden vorzugsweise solche verwendet, die in der Gegend des Vorbilds zum Einsatz kamen bzw. kommen. Die Fahrzeugsammlung wurde durch Um- und Eigenbauten ergänzt. Bei den Lokomotiven handelt es sich um die Baureihen 38^{2-3}, 50, 58, 75^{5}, 86, 89 (sä. VT), 94^{20}, 110, 118. Als Wagen sind sächsische Zweichachser mit fünf bis sieben Abteilen, Vierachser, Behelfspersonenwagen, Rekowagen mit zwei bis vier Achsen und Güterwagen aller Gattungen eingesetzt.«

Anmerkung der Redaktion

Der Autor beweist mit seiner Anlagenvorstellung erneut die alte Modelleisenbahnerweisheit, daß eine Anlage nach einem konkreten Vorbild fast immer eindrucksvoller zu gestalten ist als nach reiner Fantasievorstellung.

Baureihe 89² in vier Varianten

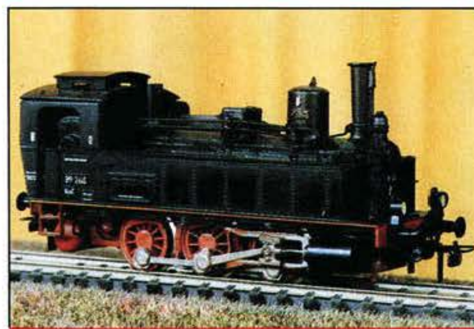

89 202 der DRG, ex Sachsen 1599, etwa um 1926, dem Jahr ihrer Ausmusterung


89 219 der DR, um 1960, mit Westinghousebremse und elektrischer Beleuchtung

Unter anderem existieren folgende Modelle:
89 202, DRG, Epoche II:
Kobelschornstein, Ramsbottom-Sicherheitsventil längs zur Kesselachse, kein Kohlekasten- aufsatz, Petroleumbeleuchtung, Gegendampfbremse, Stangenpuffer.
89 259, DRG, Epoche II:
Regelschornstein, Kohlekasten (zweite Variante) ohne Aufsatz, Ramsbottom-Sicherheitsventil quer zur Kesselachse; sonst wie 89 202.
89 219, DR, Epoche III:
wie 89 259, jedoch mit Westinghouse-Bremse (nur für den Zug), elektrische Beleuchtung (Abdampfrohr am Schornstein außen), kleiner Kohlekastenaufsatz.
89 265, DR, Epoche III (letztes Aussehen):
Verbundluftpumpe, preußische Anstellventile und Pfeife, Ventilanstellstangen mit Kardangelenken, Abdampfrohre für Turbogenerator und Luftpumpe am Schornstein außen.
Noch nicht berücksichtigt wurden die Dampfstrahlpumpen und einige weitere Details, darunter das Gestänge der Wurfhebelhandbremse. Die Treibachsen besitzen jedoch Bremsklötze. Vorhanden sind auch die Bahnräumer vorn und hinten sowie imitierte Aschekästen. Z. T. nicht erforderliche Luftkessel verschwanden. In anderen Fällen kamen Luftleitungen unter dem rechten Wasserkasten sowie die Leitungsführungen zu der jeweils einen Luftkupplung auf der Pufferbohle hinzu. Obwohl noch einige Kleinigkeiten fehlen, zeigen die Fotos, daß es sich lohnt etwa 50 Arbeitsstunden aufzuwenden, um der Perfektion wenigstens etwas näher zu kommen. Es wird unbestritten bleiben, daß jede Frisur eines Modells (wie jeder Umbau oder Eigenbau übrigens auch) stets nur einem ganz bestimmten Vorbildexemplar in einem ganz speziellen Betriebszeitraum entsprechen kann. Nicht alles soll oder kann nachgestaltet werden, um aus einer altmodischen Ente ein Supermodell zu schneidern. Es empfiehlt sich aber, keine Fehler zuzulassen. Ein Beispiel dazu ist der Handbetätigungszug für die Sandstreuvorrichtung auf der Skizze im »me« 6/89. Jener ist an den Lokomotiven der Baureihe 89² so tief angeordnet, daß er beim Modell kaum nachzubilden sein dürfte. Aber vermutlich war

In der Arbeitsgemeinschaft 6/7 »Friedrich List« Leipzig des DMV engagieren sich einige Freunde für die Frisur und den Umbau von Industriemodellen. So sind von der Baureihe 89² fünf Bauarten auf der Basis des PIKO-Modells entstanden. Damit werden verschiedene Baulose und Betriebsepochen dargestellt.


89 259 der DRG, ex Sachsen 1664, um 1928, nur mit Wurfhebelbremse (auf die Treibachse wirkend) und Gegendampfbremse ausgerüstet; Petroleumbeleuchtung


89 265 der DR, um 1967, dem Jahr ihrer Ausmusterung. Knorr-Luftpumpe und -Turbogenerator werden von einem preußischen Ausstellventilblock angesteuert. Der Abdampf wird in Rohren am Schornstein nach oben abgeführt. Auf dem Hinterkessel eine preußische Pfeife.

diese Technik nur noch an jenen Maschinen vorhanden, die keine Luftbremse bekommen hatten.

UMBAUTIPS

Beim Versuch, ein handelsübliches Modell zu verbessern, sollte der »Einsteiger« keine Maximalforderungen an sich stellen. Übung bringt Erfahrung und macht erst den Meister. Mit dem Einfachsten beginnen – die Steigerungen setzen später ganz automatsch ein.
Superungen und Umbauten am Modell der Baureihe 89² erfordern entsprechende Vorbildstudien oder man greift auf Bildmaterial zurück.
Was kann und sollte am Modell der 89² verbessert und ergänzt werden?

Führerhaus

- Führerhausfenster eingesetzt verglasen;
- Türfensterausschnitte eventuell ganz oder teilweise durch Vorhang- oder Schiebeblechimitationen verschließen oder Lokpersonal zur Blickverhinderung auf den Antriebsmotor befestigen;
- bei vorzusehener ursprünglicher Petroleumbeleuchtung die rückseitig angespritzten Laternen und elektrischen Leitungen entfernen;
- Dampfpfeife auf dem Dach anbringen (spätere Ausführung jedoch auch auf dem Hinterkessel !);
- unter dem Führerhaus links (bei fehlender Luftbremse auch rechts) eine Dampfstrahlpumpe ergänzen;

Lokomotivkessel

- Spritzgrate im Scheitelbereich entfernen;
- Aussparung über den Getriebezahnrädern schließen, sofern der Kohlekasten ohne Aufsatz vorgesehen ist;
- kleinen Dom auf dem Hinterkesselscheitel mit Ramsbottom-Sicherheitsventil ausrüsten (je nach Baulos befinden sich die Schalldämpferrohre quer oder längs zur

Lokachse und überragen das Führerhausdach);

- alle Luft-, Dampf- und elektrischen Leitungen abbauen und duch Imitationen aus Draht entsprechenden Durchmessers ersetzen oder ergänzen; hinzu kommen u. a. Abdampfrohre für Luftpumpe und Turbogenerator sowie eine Speiseleitung auf der linken Kesselhälfte zum rechten Speiseventil (bei Ausrüstung mit Druckluftbremse ist eine selbstsaugende Strahlpumpe im Führerhaus vorhanden);
- Turbogenerator bei Verzicht auf elektrische Lokomotivbeleuchtung entfernen;
- Anstellstangen für die Dampfhähne am Dampfdom rechts und links anbringen; desgleichen ein Gestänge zur Wühleinrichtung am Sandkasten rechts.

Wasser- und Kohlekästen

- Kohlekastenaufsatz (Holzimitation) eventuell entfernen. In diesem Fall reicht der Kohlekasten rechtsseitig nur noch bis an den Sanddom; rückseitig entfällt das Schutzgitter vor dem zugespritzten Stirnfenster, das mit dem Sichtfenster auszuarbeiten ist;
- Luftpumpe am rechten Wasserkasten entweder entfernen oder die erforderlichen Dampf- und Luftleitungen anbringen;
- bei Druckluftausrüstung zwei Luftleitungen unter dem rechten Wasserkasten verlegen;
- anstelle der entfernten Luftpumpe ein Trittblech (wie linke Seite) befestigen.

Pufferbohle vorn und hinten

- Puffer und Laternen je nach Ausführung austauschen oder belassen;
- Ursprungsausführung beachten (sächsische Stangenpuffer mit Stößelhubbegrenzung);
- Loklaternen waren auf der Pufferbohle befestigt (Petroleumlaternen); später, durch Nachrüstung mit der Druckluftanlage, verlegte man die Laternen auf die Federgehäuse der Puffer;
- je Pufferbohle ist eine (!) Luftkupplung vorzusehen; die Luftleitung zur vorderen Luftkupplung ist auf dem vorderen Umlaufblech und der Pufferbohle verlegt;
- die zweite Luftkupplung ist zu entfernen, an der hinteren Pufferbohle befindet sich stattdessen das Gestänge der Wurfhebelbremse.

Bodenplatte

- Luftkessel (bei Verzicht auf Druckluftanlage) entfernen;
- Bremsbacken für Treibradsatz anbringen;
- Aschkasten mit hinterer Bahnräumerkufe anbringen;

Zylinderblock

- Mittelteil mit Bahnräumern nach vorn versetzen.

W.-P. Oesterreich, Leipzig

herausägen
leicht verspannen
A
B
1

0,4 0,6 ⌀1 ⌀2,4 ⌀2 ⌀1,2 ⌀3,5 ⌀4,65 0,8 0,4 0,6 3 4,5 3,2 7,7 0,4 0,4
2

Fensteröffnung Führerhauswand
a)
evtl. Klebefuge
Piacrylfenstereinsatz
b)
3

a)
b)
4

22 22 22 1 5 1
5

a)
b)
c)
6

Abb. 1
Versetzen des Mittelteils nebst Bahnräumern nach vorn. A: Eingezapftes Teil mit EP 11 verkleben; B: herausgesägtes Teil davorkleben

Abb. 2
Sächsischer Stangenpuffer mit Begrenzung des Stößelhebels (Maße für Nenngröße H0)

Abb. 3
Verglasen des Führerhausfensters

Abb. 4
Veränderung der Führerhausvorderwand bei Wegfall des vorderen Kohlenkastens

Abb. 5
Leitungsausführung am Umlauf, Lokführerseite

Abb. 6
Veränderungen an der Bodenplatte.
a) mit abzusägenden Partien
b) Draufsicht
c) mit Aschkasten, Bahnräumerkufen und Bremseinrichtung für die Treibachse

Reisezugwagen-Verschnitt

Über des Verschnitts – was immer man darunter verstehen will – ersten Teil berichtete MEB im Heft 9/90. Das erfolgreiche »Verschneiden« von TT-Reisezugwagen wurde dort am Beispiel eines preußischen Durchgangswagens vom Typ C3i Pr 91ᵃ demonstriert. Lesen Sie in dieser Ausgabe, wie unsere Autoren zwei weiteren Verwandten des Ci Pr 91 »auf die Schnitte« helfen.

Als Ausgangsmaterial für diesen Umbau sind die zweiachsigen Oldtimer der Gattung Ci Pr 92 (BTTB-Kat.-Nr. 3124) erforderlich. Daraus entstehen mit wenig Aufwand zwei ähnliche Wagen. Es handelt sich um ein Fahrzeug mit 4000 mm Achsstand und entsprechend kürzerem Wagenkasten sowie um einen Wagen mit unverändertem Aufbau, aber mit einem Achsstand von 5000 mm.

Da beim Bau des kürzeren Wagens einige Teile übrig bleiben und für den anderen wiederum erforderlich sind, werden im folgenden beide Fahrzeuge beschrieben.

Bei beiden neuzubauenden Wagen ist der Überhang (das ist der Abstand von der nächsten Achse zur Pufferbohle) größer als bei den Ausgangsmodellen. Also müssen die Untergestelle umgebaut werden. Sie sind zunächst in jeweils fünf Teile zu zersägen (Bild 1). Die beiden um 180° gedrehten Teile mit den Radsätzen klebt man wieder an die Pufferbohlen. Die Mittelstücke werden so gekürzt und eingeklebt, daß zwei Untergestelle nach den Bildern 2 und 3 entstehen.

Die einzelnen Teile bekommen durch einen Plastikstreifen, der auf der Oberseite aufgeklebt wird, eine größere Stabilität.

Die Haltefedern für die Kupplungen werden mit einem warmen Lötkolben in diesen Plaststreifen eingedrückt. Während für den längeren Wagen der alte Wagenkasten unverändert übernommen wird, ist der andere Wagenkasten um ein Doppelfenster zu kürzen. Bild 4 zeigt die Sägeschnitte. Nach dem Zusammenkleben des Wagenkastens werden die gekürzten Fenstereinsätze eingeklebt. Die Türfenster kann man bei dieser Gelegenheit ebenfalls »verglasen«. Von den Trittstufen werden die beiden Haltezapfen entfernt und direkt auf das Fahrgestell aufgeklebt.

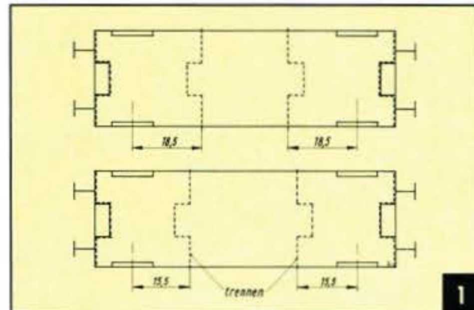
Das Ballaststück wird an das neue Fahrgestell angepaßt und vor Aufsetzen des Wagenkastens am Fahrgestell befestigt. Die Wagenkästen selbst sind mit wenig Klebstoff an den Untergestellen zu befestigen.

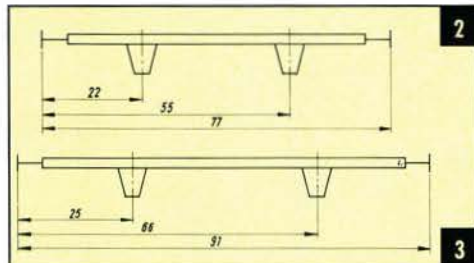
Wenn alle Sägeschnitte exakt und sauber ausgefürt werden, erübrigt sich eine farbliche Nachbehandlung.

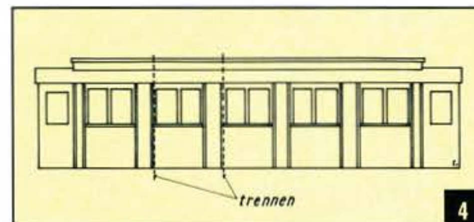
Wer zum Umbau die Länderbahnausführung der Wagen verwendet, sollte nur die Wagen der III. Klasse benutzen, da diese Wagengattung nicht als II.-Klasse-Wagen existierte. Ebenso wie beim ersten Vorschlag, gab es beim Vorbild Personenwagen mit einer oder zwei offenen Bühnen.

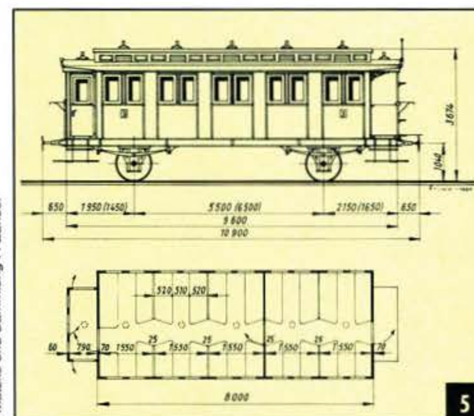
B. Matzke, Delitzsch

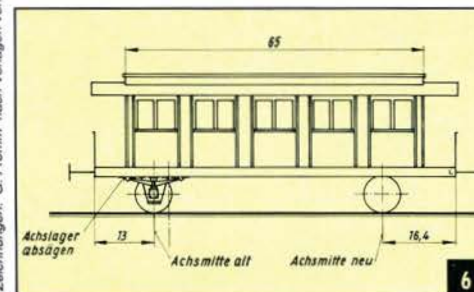
Wie man einen Wagen mit zwei offenen Stirnwandübergängen fertigt, ist der nachfolgenden Anregung zu entnehmen.











Zeichnungen: G. Fromm nach Vorlagen von G. Matzke und Sammlung P. Zander

Der Ci Pr 93

Der Grundstock für diesen Wagen bildet ebenfalls der Ci Pr 92 (BTTB-Kat.-Nr. 3124). Von einem Personenwagen (BTTB-Kat.-Nr. 3121) ist der Oberlicht-Aufbau des Daches herauszusägen. Letzterer muß anschließend mit einer Halbrundfeile für das Dach des Ci Pr 93 angepaßt werden. Das fertiggestellte Oberlichtteil wird dann auf das Dach geklebt. Nun ist der Achsabstand zu verändern. Die Achslager sind vom Unterteil abzusägen. Sie werden nach außen versetzt, so daß sich von Achsmitte bis Unterteilende ein Abstand von 16 mm ergibt. 24 Stunden nach dem Kleben kann man die Achsen wieder einsetzen. Anschließend sind noch zwei Gaskessel herzustellen, die mittig nebeneinander unter das Unterteil zu befestigen sind. Dann kann der Wagen wieder zusammengesetzt werden.

B. Schwarz, Förtha

Hinweise

Der Achsstand kann auch beibehalten werden, da es diese Fahrzeuge mit 6 500 mm und 5 500 mm Achsstand gab. Der kürzere Achsstand mußte bei festen Achslagern (keine Lenkachsen) eingehalten werden.

Da beide Autoren keine weiteren Hinweise zum Anstrich und zur Beschriftung der Vorbilder gaben, sei auch hierzu noch einiges ergänzt:

Die Wagenkästen der Klasse wiesen etwa bis zum ersten Weltkrieg eine braune Farbgebung auf. Alle Deckleisten und eisernen Teile am Wagenkasten waren schwarz. Die Wagenklassen wurden mit römischen Ziffern gekennzeichnet und aufgemalt.

Seit dem ersten Weltkrieg verwandte man für alle Wagenklassen einheitlich den grünen Farbton. Er trug die alte RAL-Farbtonnummer 29m. Die Klassenbezeichnungen ersetzte man durch schwarze Emailleschilder mit arabischen Ziffern. Da die Wagen auch nach 1945 noch im Einsatz waren, erhielten sie auch noch Farbgebung und Beschriftung der DR.

P. Zander, Grube (b. Potsdam)

Abb. 1: Schnitte in den Untergestellen
Abb. 2: Untergestell mit 4 m Achsstand (oben) und mit 5 m Achsstand (unten)
Abb. 3 Schnitte am Wagenkasten für die verkürzte Ausführung mit 4 m Achsstand
Abb. 5: Maßskizze des Ci Pr 92
Abb. 6: Der aus dem Ci Pr 92 entstandene Ci Pr 93

Leserbriefe bitte an: MODELL EISENBAHNER, Postfach 1410, 1086 Berlin

Falsch beschriftet

Das im »me« 6/90 vorgestellte PREFO-Modell vom preußischen Gepäckwagen ist sehr hübsch, nur muß bei dieser Beschriftungsvariante die große Schrägstrebe außen am Zugführerabteil entfallen. Sie wurde erst nach dem zweiten Weltkrieg angebracht, um den inzwischen ziemlich alt und etwas wacklig gewordenen Wagenkasten zu stabilisieren.

Übrigens gibt es auch im Westen unseres Vaterlandes einen Museums-Pwg dieser Bauart mit Schrägstreben und alter Beschriftung, was anscheinend niemanden auffiel.

Der Wagenfreund lächelt leicht und gibt sich damit zufrieden, da wenigstens ein solch für lange Zeit typischer Wagen unserer Güterzüge erhalten wurde. Wie gemütlich war es, wenn der Ofen bullerte, und die Zugbegleiter zum Frühstück sich an einen richtigen Tisch setzen konnten !

G. Meyer, Aue

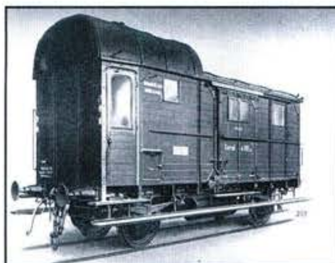


Foto: Sammlung G. Meyer, Aue

Werkfoto von der Waggonfabrik Bautzen. An der Dachkante ist noch deutlich der Halter für die Zugleine zu erkennen.



Foto: G. Meyer, Aue

Der linke Wagen hat alte Achshalter mit Schrägstreben und Speichenräder. Die drei Eckstreifen weisen auf die zwischenstaatlich nicht zugelassene Güterzugbremse hin, hier eine einlösige Westinghouse-Güterzugbremse. Das Foto entstand 1954 in Pasewalk.

Ohne Vorbild kein Modell

Immer wieder stelle ich beim Vergleich mit westlichen Zeitschriften gleichen Profils fest, daß die in Ihrer Zeitschrift veröffentlichen Artikel fundierter sind und einen wesentlich höheren Informationsgehalt aufweisen. Was nützen ein hervorragender Farbdruck und eine ansprechende Bildwiedergabe, wenn die Texte meist nur Fragmente beinhalten?

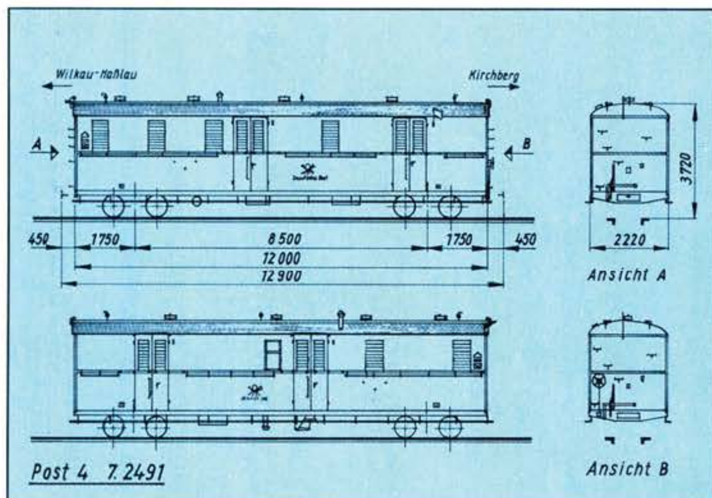
Besonders gut gefallen hat mir der Beitrag im »me« 8/89, S. 14 bis 17, über die Bahnpostbeförderung auf sächsischen Schmalspurbahnen. Gerne würde ich dieses Fahrzeug im Maßstab 1:87 nachbauen. Dafür fehlen mir aber die Maße der Seitenansichten. Können Sie mir weiterhelfen?

Klaus Pengels, Karl-Marx-Stadt

Wir versuchten es ...

... und baten unseren Experten, Herrn Günter Meyer aus Aue, zu helfen. Tatsächlich hat Herr Meyer dieses Fahrzeug 1958 in Kirchberg aufgemessen. Aus den Handschriften konstruierte Günter Fromm die nebenstehend abgedruckte Zeichnung. Sie dürfte für die $H0_e$-Freunde ein besonderer Leckerbissen sein.

MEB



Verkehr unterm Potsdamer – Renaissance in Sicht ?

Nachtrag zu »me« 8/90, S. 4 ff.

Nachdem am 2. Juli 1990 der Haltepunkt Oranienburger Straße und am 1. September die Stationen Unter den Linden sowie Nordbahnhof wiedereröffnet wurden, ist der Bahnhof Potsdamer Platz der letzte des Nord-Süd-Tunnels, auf dem die Züge durchfahren. 1991 sollen Oberbau, Sicherungstechnik und Bahnstrom-versorgung der Tunnelstrecke grundlegend saniert werden, wofür das Bundesverkehrministerium 53 Mill. DM zweckgebundene Förderungsmittel zur Verfügung stellt. Dem Planungsstand der Reichsbahndirektion Berlin vom Spätsommer 1990 zufolge ist die Rekonstruktion des Tunnelabschnitts nördlich vom Bahnhof Berlin Friedrichstraße (ausschließlich) für Januar bis März vorgesehen; zwischen April und Juni soll der Südteil – ebenfalls ohne den Bahnhof Berlin Friedrichstraße – folgen. Nach Abschluß dieser Arbeiten, voraussichtlich am 1. Juli 1991, kann auch der Bahnhof Potsdamer Platz wieder für den Publikumsverkehr freigegeben werden. Solange kein endgültiger Plan vorliegt, werden die weitläufigen unterirdischen Zugänge jedoch noch nicht wiedererstehen; sie sollen zu gegebener Zeit der Bebauung angepaßt werden. Ein weiterer Schwerpunkt der Bauvorhaben bildet der U-Bahn-Lückenschluß zwischen den Bahnhöfen Gleisdreieck und Otto-Grothewohl-Straße – also unter dem Potsdamer Platz. Mithin wird eine durchgehende Verbindung zwischen Pankow im Nordosten und Krumme Lanke im Südwesten entstehen.

C. Hahn, Ilmenau

45 bzw 50 Jahre stimmen nicht

Der im »me« 9/90 erschienene Beitrag über die Triebwagenverbindung Berlin – Hamburg enthält eine Aussage über den Triebwageneinsatz, die nicht ganz der Wahrheit entspricht.

Im Heft 11/1949 der Zeitschrift DER VERKEHR wurde das Foto von einem Triebwagenzug veröffentlicht, auf dem man nicht nur das Zuglaufschild »Berlin – Hamburg« erkennt, sondern außerdem der dazugehörige Text für sich spricht: »Der Fliegende Hamburger - Wahrzeichen des Aufbaus und der Einheit Deutschlands«.

Noch Mitte der 50er Jahre sah ich diesen Zug vom Schlesischen Bahnhof in Berlin abfahren oder bei Verwandten in Spandau West, auf dem Balkon stehend, vorbeifahren.

J. Reimer, Rostock

FKB-Wagen mit Schilfdach

In dem kleinen Fischerdorf Pruchten, gelegen am Bodden zwischen Barth und Darß, befindet sich ein gut erhaltener Sachzeuge des bis zum 4. januar 1971 betriebenen 1000-mm-Schmalspurnetzes der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB). Der Wagenkasten gehörte bei der FKB zum Fahrzeug 15, PLB-Nr. 535, 1. DR-Nr. 10.290, 2. DR-Nr. 905-101, einem Gepäckwagen mit Postabteil. Der zweiachsige Wagen wurde 1906 von Beuchelt & Co. in Grünberg gebaut und 1912 als Gelegenheitskauf von den FKB übernommen. 1966 erhielt der Wagen die letzte Bremsuntersuchung, wurde am 23. Dezember 1968 ausgemustert und im Juni 1971 nach Pruchten verkauft. Heute dient der Wagenkasten als Geräteraum im Bootshafen Pruchten.



Text und Foto: M. Hengst, Dresden

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 12/90, ist am 16. November 1990

Biete

SUPER-SONDERANGEBOT: PIKO, DR-D-Zug, bestehend aus 4 Modernisierungswagen (ABge, 2*Bge, Dge), **nur DM 74,50.** PIKO, DR-D-Zug, bestehend aus Lok BR 01 und 3 Modernisierungswagen, **nur DM 160,–.** PIKO, DR-Modernisierungswagen, **je nur DM 19,–.** Weitere Superangebote enthält unsere Preisliste (gegen DM 2,– in Briefmarken). Wir liefern nur per Nachnahme. Kein Versandkostenanteil. Mindestbestellwert DM 70,–. Unser Angebot gilt nur soweit der Vorrat reicht! **Lippstädter Modellbahnversand,** Rathausstr. 19, W-4780 Lippstadt H

BR 92, DM 30,-, BR 56, DM 60,-, 2× BR 81, DM 30,-, BR 86, DM 50,-, BR 118, DM 35,-, BR 221 DB, DM 35,-, BR 204 Bel., T435, DM 25,-, LUT, DM 30,-, V36 2×, DM 20,-, Pers.wg., ART 3621, DM 10,-, Güterwg. à DM 5,-, Gleismat. kostenl. u. Signale, DM 5,-, Bahnüberg., DM 10,-. Rüdiger Schotte, Lange Str. 16a, O-3501 Eichstedt.

H0-Heimanlage, 3,50×130×130 (L-Form), Weichen, Gleise, rollendes Material (alles neuwertig, teilweise Schrankmodelle), nur Komplettverkauf, Preise nach altem DDR-Katalog, außerdem ESPWE-Modellautos. Frank Metzner, Karlsbader Straße 119, O-9304 Cranzahl.

Biete: N-Artikel (nur Rollmaterial) (Flm, Roco, Arnold, Minitrix), Literatur. Michael Glagow, Voßstr. 5, W-2900 Oldenburg, Tel. 0441/201076.

Sammler löst Spur N auf: Loks, Wagen, Zubehör, sehr preiswert. Bernd Keiderling, Weilheimer Str. 6, W-7311 Holzmaden.

Verk. H0 BR 55, 66, 75, 86, 118.0, 120, V 200, BN 150, Zubeh., umfangr. Personen- u. Güterwagen, z. T. neu. Liste geg. Freiumschlag anf.! Bodo Kirst, Schillerstraße 58, O-5082 Erfurt.

Verkaufe in TT 40 Lokomotiven, darunter BR 44.0,50, 50.40, 52.80, 58.10-21, Kstb. (alles Eigenbau), 24 Rocal, 35, 56; 120 Personenwagen, 180 Güterw., Pilz-Gleis., zus., ca. DM 6600,-. Bitte Liste anfordern! Gebe vorzugsweise geschlossen ab. Birger Ihde, An der Lewikermühle 51, O-2711 Banzkow.

H0e-Rollwagen (Kleins.), Verk./Tausch, gegen H0e-Rollmaterial „tm" o. a. Literatur transpress Verk./Tausch. Info/Angeb. gegen frank. Rückumschlag Pomsel, Spitzwegstr. 44, O-8020 Dresden.

Eisenbahnbüchersammlung sowie Kataloge von Märklin, Trix, a. anderen zu verkaufen, auch einzeln. Bitte Liste gegen frank. Rückumschlag anfordern! Sigrid Dreßler, Kyawstr. 9, O-8046 Dresden.

Verk. H0, H0m, H0e-Samml. (1966-1990) u. a. 30 Loks, Pilz-Prof./Weichen, Wagen, unben., nur zus. Erben, H.-Budde-Str. 42, O-7022 Leipzig.

Verk. TT-Anl. 2,00×1,10 m (3 Ebenen), 2gl. Hauptb., 1gl. Nebenb., Güterbhf. m. Stellpult od. Trafo, 21 Weichen, 9 Loks, 1 Triebw., 15 Reisezugw., 29 Güterw., Gebäude (nur kpl., 1200,-). Hans-Dieter Théremin, Goethestr. 30, O-4020 Halle/S.

Verkaufe: Roco BR 58 u. 44 DRG, Fleischmann, 89.6 DR, 78 DB, Bachmann 4-4-0 Union Pacific Lok u. a. (Liste geg. Freiumschlag). Alles neu, OVP u. ungebraucht. Olaf Lindig, E.-Haeckel-Str. 02, O-6803 Könitz.

„Modelleisenbahner", geb., p. Jg. DM 24,-, 1982-1987, ungeb. 1988/89, p. Jg. DM 18,-, zu verk. od. Tausch geg. N-Handweichen, FLM Arnold Roco o. ä. Olaf Ludwig, Steinweg 28, O-5700 Mühlhausen i. Thür., Tel. 2486.

Verk. Brandb., Städteb., Müglitztb. u. Selketalb., Schmalspur Spree u. Neiße, Windbergb. Reisezugwg. A1, Klein- u. Privatb. A1, LA Baden, hist. Bahnhofsb., 3 Reise- u. Schmalspb., Eiba auf Rügen, Verkauf n. Gebot! Reiner Hendrich, Jaspisstr. 14 C, O-8250 Meißen, Tel. 2948.

Biete H0 BR 38, 50, 105, 211gr., 242 gr., Verschlagw. m. Bru., Zementsilowa. Jens Fleischer, Lessingstr. 5, O-8060 Dresden.

H0: BR 01, 42 (Li), 52, 86, 91, SVT 137, Mod.wgn., GG, 00; Lit. Archive Reisezugwgn. 1, Württemberg, Mecklenburg, DLA 1/2; Saal-Eb, Eb in Mecklenburg, Straßenb. in K.-Marx-St. Uwe Kalina, W.-Pieck-Str. 9, O-8290 Kamenz.

Hiermit möchte ich folgende EBV-Kassette verkaufen: VK 1-4, 19, „Zug um Zug", „die gr. Lokp. in Der ČSFR", „Eisenb. in den 30er Jahren", „Die 01, König der Dampfl.", „Die kleine Lok". Eberhardt Hellwig, O-6901 Dienstädt Nr. 27.

Dampflok-Tonfilme in Prof.-Qualität auf Video kopiert. Planeinsatz DB + DR ab 1974, über 30 versch. Filme, 20-50 Min., Liste gegen DM 2,- bei Dr. Vollrath, Albrecht-Roth-Str. 16D, W-2820 Bremen 70.

Verkaufe Anlage TT, 3,25×1,30 m, mit 8 Dampfloks, 9 Dieselloks, 3 E-Loks u. umfangr. Wagensortiment u. Drehscheibe mit Ringlokschuppen, wegen Umzug. „me" 4.87-9.90 u. Kataloge kap. Staaten. Thomas Ahnert, Dorfstr. 63, O-9291 Königshain.

Biete: „me" ab 1959 Einzelhefte, auch kpl. Jahrgänge, „Pilz"-Material H0. Andreas Martini, Jersleber Str. 1, O-3019 Magdeburg.

Biete „me", Jg. '73-'74 u. '76-'86, Sammlung H0 BR 01, 41, 42, 50, 52, 64, 86, 131, ES 499, E 11, 211, 244, 69, V 100, 180, 106, SVT 137, 3tlg. sowie 60 Wagen, Häuser u. Ersatzteile. Astrid Schulze, Jüterboger Str. 71a, O-4608 Zahna.

Verk. Archiv-Reihe, Verk. Geschichte, Bahnhofsbauten 1-3, „Als d. Züge fahren lernten", Borsig-Loks, Glasers Annalen 1900–1910, DL-Sonderbauarten, Metros d. Welt, Liste g. Freiumschlag. H. Hubmann, Großstr. 6, O-1160 Berlin.

Märklin Sp. 0 zu verk., kompl. Zug, Adler (erste Eisenb.) u. 2 Loks u. 16 Wa. u. Zubeh. Christoph Junge, Gehestr. 15, O-8023 Dresden.

Verkaufe TT-Loks, Wagen, Zubehör, Gleis-Material, nur zusammen, 2000,-. K. Arnold, E.-Steinfurth-Str. 23, O-9076 Chemnitz.

Biete „Modelleisenbahn international", 3 Bände, alle Modelle aller Baugrößen, aller Hersteller weltweit, in Wort u. Bild, über 12000 Farbfotos auf 926 S., nur schriftlich! Peter Haase, Chr.-Morgenstern-Str. 5 01/04, O-8017 Dresden.

In TT: Loks, Wagen u. viel Material. Bitte Liste anfordern bei: Erik Jung, Neuer Weg, O-5631 Arenshausen, Tel. 222.

Verkaufe Modelleisenbahn Spur H0, N u. I sowie Literatur u. Modellautos. Suche in H0 E63. Liste anf. gegen frank. Freiumschlag! Gerd Vetter, Nr. 36, PF 003, O-2601 Hägerfelde.

Verkaufe für H0 roll. Material (25 Loks, 100 Wagen), viel Zubehör, Literatur: „Saxonia", Klein- u. Privatbahnarchiv, Reisezugwagen. J. Demiel, Mohnstraße 48, O-8023 Dresden.

Modellbauer! Drehe wieder für Euch jedes Teil bis 80 mm ∅. Fertige Kleinteile, z. B. sächs. Länderbahnpuffer; sächs. Rauchkam.tür. Liste gegen Freiumschlag anfordern! Peter Theil, E.-Thälmann-Str. 111B, O-7050 Leipzig, Tel. 57071, 7-16 Uhr.

Verk. Modellbahn-Kataloge. Liste mit Freiumschlag anfordern! R. Kehl, Seumestr. 22, O-1035 Berlin.

Biete 0 T48, T55, FD50 (Zeuke); H0 V 200; R 204 (Rieh. u. Getr.); E 46, E 44 (alt); Märk. BR 23, 24, 80 (alt); BR 52 Kond. SNCF. R. Richter, W.-Pieck-Str. 89, O-1200 Frankfurt/Oder, Tel. 40490.

Suche TT E70, braun, im Kauf, Tausch sowie anderes roll. Mat. Pilz, O-5301 Kleinobringen, Nr. 37.

Suche „me" Jg. '52-'55, 5-12.57, 58, 1 u. 12.59, 60, 5.61, 9.62, 7.69, 6.72, 1-9.76; H0 VT 13F (blau); V 180 (2 Streifen); BR 64, 86 (ČSD); V 200 (DB - ausgeschrieben); BR 62, E 94, E 18, von DDR; auch Kauf. R. Richter, W.-Pieck-Str. 89, O-1200 Frankfurt, Tel. 40490.

Biete: „Modelleisenbahner", Ausgaben 1970, 1971, 1972, 1974 (vollst.), 2-10 u. 12.73, 1-11.75, 1-3 u. 5-10 u. 12.76, 1-5 u. 11.77, 1-3 u. 12.78, 2, 4, 5, 7-10 u. 12.79, 1-8 u. 11.80, 1-2, 4, 6, 7-11.81, „Die Modelleisenbahn" 1 u. 2, 4, 5, 7 u. 8. Chiffre ???

Biete

Verkaufe: für H0 Loks u. Wagen, auch leicht beschäd., nur schriftlich, u. a. 4× BR 01, 95, 03, 38, 50, 66, 24, 64, 41, 52, V 118, 130, 100, 110, E 244, 144, 69 DR, DB u. a., ebenso sehr viele Waggons für H0. Reinhard Meise, Beethoven Str. 34, O-4440 Wolfen.

Achtung! Verk. Röwa-Bausätze H0, Preuss. T3; T3 mit Tender; Glaskasten Dampftriebw. Kittel; Wagenbausätze Bay., Preuss., Württemb.; Revell 01 Witte/Wagn. Revell 18, Superpreis, Liste anfordern! Rainer Reinhardt, Gustav-Graf-Str. 17, O-8250 Meißen, Tel. 4120.

Verkaufe Originaldias von Loks u. Wagen der DR sowie von Werk- u. Anschlußbahnen. Auswahlsendung! Wünsche angeben! Thomas König, Hauptstr. 18, O-7281 Mockrehna.

Verkaufe in TT-Spur Triebfahrzeuge, fast alles 2×! BR 81, 86, 92, 56, 23 (35 TourEx), BR 119, E 254, LVT BR 110, 130, rollendes Material in großer Auswahl, Anlage bebaut, 1,30×2,00, 2 Stromkreise, div. Signale, Form- u. LED-Lichtsignale (für nur DM 1300,-). Habeck, Küstriner Str. 3, O-1092 Berlin.

Lowa-Straba mit Antrieb (TT = 1000 mm), für DM 135,-, zu verkaufen, Modellbahnkalender seit 1979, für DM 5,-, zu verkaufen. Rolf Rülke, Lipbigstr. 35, O-1034 Berlin.

„Modelleisenbauer" 1964 bis 1989, komplett (nur 8.76 fehlt), versch. Einzelhefte, VB DM 300,-. Nur komplette Abgabe! Wolfgang Richter, Lexisstr. 14, O-1193 Berlin, Tel. 2728545.

Piko H0: BR 50 alt, 80 alt, 52 Kon, 56 AEG, 75 DR, 75 sächs., 86, 106 DR, 211 rot, E11 grün, Oberlichtwagen grün, blau, braun, Mitropa, Hruska BR 91. Andreas Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig.

Verkaufe Piko-H0 ab 1950, Pilz-Gleis H0, 10 m VDM-Schw.bd. Spur 0, viel Eb-Lit. (u. a. Gl. Ann.), geb. Kopien alter Kat. (auch auf Best.). J. Haselbach, Siedlungsring 9, O-2401 Groß Stieten.

Verkaufe s/w-Postkarten u. 18×24 cm, s/w-Fotos von Dampflokomotiven u. Diesellokomotiven der DR von 1982 bis 1990 fotografiert sowie bunte Postkarten u. 18×24 cm Farbfotos von Dampf-, E-Loks u. Diesellokomotiven DR u. Dias von vorhergenannten Loks. Eberhardt Hellwig, Nr. 27, O-6901 Dienstädt.

Suche: BR 89, Piko Sächs., 84 Hruska, VT 135, Öff. Güterw. mit Bremh., Säurekesselw. Ehlke, Mitteleinstiegw. Hruska, Herr Schmalspurw. rot/elfenbein, Langenschwalbacher, Ölwagen Piko. Axel Scheunpflug, Str. Usti nad Labem 265, O-9044 Chemnitz.

Suche: „me" 1952-1959, kpl., nehme auch Einzelhefte sowie Dampflokomotiven H0: BR 23, 50, 89, 90. Andreas Martini, Jersleber Straße 1, O-3019 Magdeburg.

BR 01 der DR in TT u. BR 243 in TT. Michael Liebert, Tschaikowskistr. 47, O-9200 Freiberg, Tel. 68897.

Suche unbespielte Modellautos von Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Schuco u. Siku, möglichst mit Schachteln, aus der Zeit 1950-1975 sowie unbeschädigte Elastolin- u. Lineolfiguren. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, W-4000 Düsseldorf, Tel. 0211/553931.

Sammler sucht Spur 0, nicht nur Märklin, auch ausgefallene Stücke wie Bing, BUB, Fandor usw. Erbitte Angebot, komme u. zahle bar. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach am Main, Tel. 069/814842.

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere, aus brauner tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von Lineol u. Elastolin (Hausser). **Biete:** Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91.

Märklin Spur 0, ob defekt, verrostet, bespielt od. ladenneu, vom Einzelstück bis z. kompl. Anlage, kaufe alles, jede finanzielle Größe! Seriöse u. diskrete Abwicklung. Zahle bar, erbitte Angebote! Friedrich Göllner, Bahnhofstr. 3, W-3070 Nienburg/Weser, Tel. 05021/2358.

Biete BR 65 N, TSch S4, SZD, H0 BR 55, Piko mit Dampfgen., BR 103 DB (rot), BR V200 (Am4/4 SBB). M. Hofmann, Albert-Vater-Str. 21, O-3080 Magdeburg.

Suche alte Personenwagen für 900 mm Spurweite (auch umzuspurende). Dieter Wansner, Pendlingstr. 6, W-8205 Kiefersfelden, Tel. 08033/8874.

Suche „me" Einzelhefte 2.79 u. 11.87 sowie „me" 1.82-12.84, komplett. Reno Bärsch, Zernsdorferstr. 10a, O-1601 Kablow.

Suche verkehrsgeschichtliche Blätter - Berlin, Literatur zur Verkehrsgeschichte Berlins. Klaus-Jürgen Friedrich, Teerofendamm 101, O-1531 Dreilinden.

Biete N-Material, Loks, Wagen usw. aus Sammlungsauflösungen abzugeben. Bitte kostenlose Liste anfordern bei: M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach am Main.

Suche H0 E63 u. Gem. BR 89 (Piko). Jens Fleischer, Lessingstr. 5, O-8060 Dresden.

Suche Märklin-Eisenbahn u. anderes Märklin-Spielzeug wie z. B. Dampfmaschine, Autos etc., auch älter u. ggf. defekt. Seeger Reinhard, Nikolausberger Weg 144, W-3400 Göttingen, Tel. 0551/55400.

Verkaufe Rokal-Tauschkupplungen zum Umrüsten von BTTB-Fahrzeugen auf Rokal-Einheitskupplung, Stück DM 1,65. Außerdem biete ich Krüger-TT, PSK-Modellbouw Niederlande u. Kleinserien! Siegfried Heerde, Postfach 1118, Meinberg 1, W-4934 Horn-Bad.

Verkaufe preisgünstig für Nenngröße H0: 2 Tunnelportale 1gl., 2 Hauptsignale 1flg., 2 Hauptsignale 2flg., 4 Form-Vorsignale, 1 Warnblinkanlage, 10 Verteiler, 2 Gehäuse BR 211, 1 Gehäuse BR 118/1, 1 Gehäuse BR 120, 1 Gehäuse BR 110, 3 Relais, 12 verschiedene Nutzfahrzeuge, 32 verschiedene Armeefahrzeuge, 3 Modell-Hochhäuser. Andreas Götz, Karl-Liebknecht-Str. 58, O-9920 Oelsnitz/Vogtl.

Zu verk.: Literatur, u. a. Straba.-A. 1-3, DLA2, BR 23.10, H0: BR 55, Dietzel-Wg., TT: 23, 35, 81, 118, V200, V180, E70, Wg.: Klappdeck, Selbstent. u. s. w., „me" ab '78. Listen mit frankiertem Freiumschlag anfordern! Holger Köttgen, Str. d. Solidarität 8, O-7066 Leipzig, Tel. 4112351.

Verkaufe TT-Sammlung (Zeucke-BTTB). Alle bisher produzierten Loks/Wagen, 37 Loks (dabei: T334, E70, BB50), 84 G.wagen, 57 P.wagen, VB: DM 5000,-. Liste nach Freiumschlag! Gerd Skora, Ägidienstr. 20a, O-5630 Heiligenstadt.

Verk. Nenngröße H0, Loks, Wagen, Signale, div. Weichen u. Pilz-Gleis, alles neuwertig u. ungebraucht, Liste anf.! P. Wällnitz, Rathenaustr. 30, O-7840 Senftenberg.

„Eisenbahn Modellbahn Magazin" (em) in Sammelmappen 1968-1989, DM 450,-, dazu gratis 8.64, 20/+22/66, 28-30/67, Versandkosten je hälftig. Heinz-Dieter Linde, Im Messmersgrund 4, W-7630 Lahr, Tel. 07821/7887.

Biete: Rollmaterial H0, H0e u. N versch. Hersteller aus meiner Sammlung. Liste gegen DM 1,- Rückporto. Arnulf Kettler, Emilienstr. 60, W-4300 Essen 1.

Tauschpartner für ausführliche Betriebsbuchauszüge von Dampflokomotiven sowie weiter alles über die Deutsche Reichsbahn im 2. Weltkrieg. Jan Lukow, Köpenicker Landstr. 207, O-1195 Berlin.

Eisenbahnvideos in VHS, Reichsbahndampf, z. B. Orlabahnjubiläum, Riesa, Schmalspurbahn, DB-Dampf, Polen u. vieles mehr. Spieldauer immer 2 Std., zum Preis von DM 60,- + Versand. Michael Frick, Raiffeisenallee 7b, W-3306 Lehre, Tel. 05308/3548.

Verk. für TT: 12 Triebfahrz., 6 Waggons, Häuser u. Gleise sowie Eisenbahnlit. u. „me" Jg. '66 8-12, '68 1-12, '69 1-12, '71 1-3, '70 1-12 u. komplett '81 bis '89, nur zusammen, DM 1650,-. Lothar Sauer, Nr. 26, O-7241 Würschwitz.

Biete: 5 Bände „Kleine Eisenbahn..." von G. Trost, Ausg. 1960, u. umfangr. Sammlung Spur H0, alles neu. Knut Fehrmann, Dresdner Str. 18, O-8251 Deutschenbora, Tel. Nossen 8638.

Suche

Suche: TT T334, grün, DSB, E 70, braun, V200, Silverlines. M. Hofmann, Albert-Vater-Str. 21, O-3080 Magdeburg.

Vom 8.12.90 bis 16.12.90

51. MODELLBAHNSCHAU mit Souvenirverkauf in O-8250 MEISSEN

nur 2 Minuten vom Bahnhof Meißen im Kulturhaus „MAX DIETEL"

DMV AG 3/4 MEISSEN e.V.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr Samstag und Sonntag 10–18 Uhr

KEHI MODELLBAU

Hellerstraße 7 · O-5900 Eisenach/Thüringen

Aus unserem Weißmetallkleinserienangebot:

	1003	99 4503 H0e	195,–
	1005	99 021 H0e	199,–
	2001	996102 H0m	189,–
	3001	Bausatz Straßenbahn „Weyer"	199,–
	401	DRG Umrüstsatz PIKO BR 95 (Kohle)	26,50
	434	3achsige Drehgestell-Blende (Umbauvorschlag me 7/89) Satz	14,–
Spur N:	014	Handhebeldraisine mit Figur	13,50
	041	Schienen-Lkw, Epoche II, Standm.	18,–
	046	Pkw Trabant	11,50
	079	Golf Cabriolet	11,50
	080	Golf Caddy	11,50
	081	Schlepper (Bj. 1921) mit Hänger	18,50
		und viele andere.	

Sollte Ihr Händler unsere Artikel nicht führen, können Sie auch bei uns bestellen!

Suche: H0e-Waggons (tm) u. H0e Loks (auch Eigenbauten) (tm) sowj. Automodelle, Buch R 44. Michael Glagow, Voßstr. 5, W-2900 Oldenburg, Tel. 0441/201076.

In TT: T334 u. BR35, alles BTTB. Steffen Pätzold, Burgstädter Str. 11, O-9113 Claußnitz.

MODELL FAHRZEUG Miniaturen mit Format

Neu für Sammler:

Aktuelle Neuheiten von Herpa, Brekina, Solido, Tamiya, Efe, Corgi

Jetzt im Zeitschriftenhandel.

Suche TT-Freunde, die russisch oder englisch sprechen. Wladimir Jakimenko, Zoi Gajdaj Str. 3, 152, Kiew 212, UdSSR.

Suche Dias u. Negative von Regelspur- u. Schmalspurlokomotiven sowie deren Anlagen. Kaufe auch ganze Sammlung. Suche Bücher. Thomas Knop, August-Lämmle-Str. 3, W-7317 Wendlingen, Tel. 07024/53385.

Zu kaufen gesucht: alte Märklin-Eisenbahnen, Spur 0 = 32 mm u. I = 45 mm, daselbst zu verkaufen mit einem Jahr Laufgarantie, alte Taschenuhren in Silber ab sfr. 130,-, in Gold ab sfr. 600,-, großes Lager, ca. 300 Stück. Zuschriften an: Robert Ullmann, alte Uhren, Neustadt 70, CH-8200 Schaffhausen, Tel. CH-053/951900.

Modelleisenbahnmarkt

Samstag, 01. 12. '90, von 10–15 Uhr
Dresden, Haus der Kultur und Bildung
Maternistraße 17
Tischbestellungen an:
G. Keller · Dittrichstraße 4
O-8290 Kamenz/Sachsen
Telefon Kamenz-5492

Suche H0-Autos von Herpa u. Wiking. **Biete** SU-H0-O^{B}-Züge, viele Autos 1:43, deutsche Eisenbahnlit., Kondraiiew, Korablestroiteley 44-2, 445 Leningrad 199155, UdSSR.

Suche: Straßenbahnarchiv Bd. 2 sowie Kontakt zu Trambahninteressenten, besonders aus den „alten Bundesländern". Olaf Gimpel, Eva-Schulze-Knabe-Str. 5, O-8020 Dresden.

Suche Fotos u. Information über die Eisenbahnstrecke Zwönitz - Grünhain - Scheibenberg, auch leihweise. Claus Schlegel, Bergstr. 67, O-9361 Venusberg.

Su. „me", Jg. 1-3, 5, 12.66, Spur 0: DDR-Prod. (Zeuke, Stadtilm, Niemeyer, Stephan), ČSR (Merkur u. a.), SU-Mod. (Listen anford.). J. Haselbach, Siedlungsring 9, O-2401 Groß Stieten.

Suche EB-Freund für Negativ-, Foto-, Diatausch sowie Statistik u. Geschichte der DR-BR 120. St. Müller, Raiffeisenstr. 2, W-7056 Weinstadt-Beutelsbach, Tel. 07151/690689.

Suche Waggonfabrikschilder vor 1930, z. B. Görlitz um 1870, Klett um 1870, Güstrow um 1892, Linke um 1870, Busch um 1890, Memel um 1918, Sternberg um 1912, Noell um 1860 u. v. a. Angb. mit Preisvorstellung bitte an: Claudius Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, Tel. 07227/4591.

Tausche

Kpl. TT-Anlage, 1,80×0,8 m, BR 94, Hilfszug (Eigenbau), BR 110, gelb, gegen N-Anlage (auch ohne Fahrzeuge). Jens Lantzsch, Untere Hauptstr. 127, O-9127 Wittgensdorf.

Suche: Zeichnungssätze BR 99^{22}, IV K, VI K, 99^{73-76}, 99^{59} (NWE), Herr-Schmalspurmat. **Biete:** Rokal BR 89, Fabrikschild H. Fuchs, Heidelberg, 1927. Jürgen Baumert, B.-Brecht-Str. 31, O-6908 Jena, Tel. 32761.

Verschiedenes

Neueröffnung ab 07. 01. 1991

Die Fundgrube

- An- und Verkauf von altem Spielzeug
- Eisenbahnen und Straßenbahnen aller Spurweiten, auch Zubehör
- Modellautos von Espewe, Wiking u. a.
- Kleinserien
- Bausatzmontagen
- Spritzlackierung, diverse Bedruckungen und fachgerechtes Altern Ihrer Fahrzeuge
- keine Neuware

Hans Nitzschke · Dorfstr. 25 · O-8211 Kaufbach
12 km von Dresden in Richtung Wilsdruff
bequeme Anfahrt · Parkmöglichkeit
geöffnet Montag–Freitag 16–19 Uhr

Der „TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreis-TT-Modellbahn e. V. Info über Mitgliedschaft oder Abonnement bei: AKTT - R. Fisahn, Wallburgstr. 4, W-5630 Remscheid.

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

Ab **sofort** können Sie **Ihre private Kleinanzeige** im **MODELL-EISENBAHNER** aufgeben. Angeboten, gesucht oder getauscht werden können **z. B. Literatur, Modellbahnartikel und historisches Eisenbahnmaterial.** Ihre Anzeige wird von **über 300.000 Interessenten** gelesen. Füllen Sie einfach den Bestellschein mit Ihrem **Angebot/Wunsch** aus. Senden Sie den Bestellschein dann an die T & M Verlagsgesellschaft. Ihre private Kleinanzeige erscheint in der nächstmöglichen Ausgabe. Sie erhalten von uns eine **Rechnung.**

Veröffentlichen Sie folgende Kleinanzeige im MODELL-EISENBAHNER:
Bitte ankreuzen: ☐ **BIETE** ☐ **SUCHE** ☐ **TAUSCHE**

ANZEIGENPREIS: Bis zu 6 Zeilen kosten DM 24,–, jede weitere Zeile DM 6,– incl. MWST. Ihre Anschrift – evtl. mit Telefon – setzen wir ein. Sollte Ihr Anzeigentext länger als 6 Zeilen sein, so senden Sie uns diesen bitte formlos zu.

NAME/VORNAME

TEL.

STRASSE, NR.

ORT/PLZ

DATUM/UNTERSCHRIFT

Bestellschein ausfüllen:
pro Zeile maximal
36 Zeichen
(incl. Satzzeichen
und Leerzeichen)

Gewerbliche (!) Anzeigen auf Anfrage beim Verlag

Bestellschein ausschneiden und einsenden an:

T & M
Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Str. 19 D
Berlin, 1086

(Bitte kein Geld schicken!)

Manfred Weisbrod:
Die Baureihen 55 und 56 der preußischen Gattungen G 8 und G 8¹

Lang ersehnt und mit viel Interesse erwartet: Diese Anotation über die Dampflokbaureihe 55^{16-22}, $55^{25-56,58}$ und 56^{2-8}, also die preußischen Länderbahngattungen G 8 und G 8¹.
Ausgehend von der ersten vierfach gekuppelten Maschine des Jahres 1893, der G 7¹, wird die Entwicklung der so erfolgreichen G 8¹ (erstes Baujahr 1913) ausführlich geschildert. 700 dieser Lokomotiven bekamen zwischen 1934 und 1941 einen vorderen Laufradsatz und ließen sich, nunmehr 70 km/h schnell, auch im Reisezugdienst einsetzen. Die letzte der fast 5000 G 8¹ musterte die Deutsche Bundesbahn 1972 aus.

Eisenbahn-Journal Sonderausgabe III/90. Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck, 1990. 96 Seiten, 168 Abb. und Pläne sowie zahlreichen Tabellen. DM 19,80.

Manfred Weisbrod/Horst Obermayer
Die Baureihe 58

In die Baureihe 58 hatte die Deutsche Reichsbahn die Lokomotiven der preußischen Bauart G 12/G 12¹, die würtembergische G 12, die badische G 12^{1-7} und die sächsische XIII H eingereiht. Auch die kohlenstaubgefeuerten Maschinen der DRG und DR in der DDR sowie die Rekolokomotiven der DR waren in der 58er Gruppe aufgenommen worden. Nach 1945 gelangten jeweils noch reichlich 500 dieser Güterzugloks zur DB und zur DR. Während die letzte BR 58 im Westen Deutschlands schon 1953 von der Schiene verschwand, konnte man Reko-58.3er im Osten des Landes noch bis in die Mitte der 70er Jahre bewundern.

Eisenbahn-Journal special 1-90. Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck, 1990. 84 S., 127 Abb. und Pläne sowie zahlreiche Tabellen. DM 19,80.

Die Eisenbahn in Südbayern

Die Geschichte der Eisenbahn in Bayern und des Verkehrsknotens München, die Verkehrsausstellungen der 50er und 60er Jahre, die Nebenstrecken in Oberbayern, die Neue Bahn, die S 3/6 und der »Gläserne Zug« 491 001, das sind nur einige der Themen, mit denen sich dieses zweite Heft der Reihe »Bahn-Extra« auf rund 120 Farbseiten beschäftigt. Bayerische Eisenbahnenthusiasten kommen dabei ebenso auf ihre Kosten wie Eisenbahnfreunde im übrigen Deutschland, die einmal Urlaub und Eisenbahn verbinden möchten, denn dem Thema »Bahnurlaub in Südbayern« ist ein gesondertes Kapitel gewidmet.

GeraMond Verlag GmbH, München, 1990. 120 S., über 200 Fotos und zahlreiche Karten. DM 19,80.

Walter Schier/Andreas Braun
Das Bahnbetriebswerk Nördlingen

1849 wurde der Betrieb auf der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn zwischen Donauwörth und Gunzenhausen eröffnet. Gleichzeitig errichtete man in Nördlingen eine Werkstatt (»Locomotivremise mit Anheizlocal«) für die Wartung von Lokomotiven und Wagen. Diese erste Werkstatt war die Keimzelle des späteren Bw Nördlingen, das zu seinen besten Zeiten seine Lokomotiven und Triebwagen in ganz Schwaben herumschickte. Mit der Aufgabe des Dampfbetriebes im Jahre 1966 begann der Abstieg des Bahnbetriebswerks, das schließlich 1982 zum Stützpunkt des Bw Augsburg und 1985 ganz aufgegeben wurde. Nun beheimatet es das Bayerische Eisenbahnmuseum mit seinen rund 100 Fahrzeugen.

Bayerisches Eisenbahnmuseum E. V., München. 68 S., 7 Farb- und 64 SW-Fotos, Karten, Skizzen und Pläne erschienen im Andreas Braun Verlag 1990. DM 14,80.

Prof. Dr.-Ing. K. R. Repetzki. (Hrsg)
Elektrische Schienenfahrzeuge in Glasers Annalen 1879 - 1908

Mit diesem Reprint liegt eine Ausgabe vor, die die Anfänge elektrischer Bahnbetriebe in 35 Aufsätzen beschreibt. Die Beiträge informieren über die legendäre Berliner Gewerbeausstellung 1879, die Einrichtung verschiedener elektrischer Zugbetriebe bei der Eisenbahn, über die Entwicklung von elektrischen Lokomotiven, Straßenbahnen und Grubenbahnen sowie den Energieversorgungsanlagen. Dabei vermitteln einige Beiträge auch einen Einblick in den elektrischen Zugbetrieb außerhalb des deutschsprachigen Raums.
Als ein Kuriosum elektrischer Fahrzeuge darf bei diesem geschichtlichen Rückblick eine Schnee-Kehrmaschine angesehen werden.
Aus allen ausgewählten Beiträgen ist das Bestreben spürbar, den elektrischen Antrieb weiter zu vervollkommnen und ihm stets neue Einsatzgebiete zu erschließen. Dabei bestechen immer wieder die verständlich dargestellten ingenieurtechnischen Leistungen, die beim Lesen sowohl den Fachmann als auch den Laien beeindrucken können.
Eingeleitet wird der Reprint mit einer Einführung von Prof. Repetzki, der einen gerafften Überblick über jene Epoche vermittelt. Hervorzuheben ist auch die saubere Wiedergabe von Text, Bild und Zeichnungen. Kurzum: ein empfehlenswerter Band.
Hans-Joachim Hütter

Lizensausgabe des transpress-VEB Verlag für Verkehrwesen, Berlin 1990, nach einer Vorlage des Steiger Verlages, Solingen, 227 S., DM 58,-.

Günter Jones/Friedrich Schulz
Eisenbahn zwischen Meer und Bodden; Beitrag zur Geschichte der Darßbahn Barth – Prerow

Die nordostdeutsche Verkehrsgeschichte wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor allem durch das entstandene Eisenbahnnetz geprägt. 1843 konnte die Strecke Berlin – Stettin in Betrieb genommen werden. 1863 folgte die Strecke Angermünde – Stralsund. 1888 kamen die Abschnitte Stralsund – Ribnitz und Velgast – Barth hinzu. 1889 schließlich bestand mit Inbetriebnahme der Teilstrecke Ribnitz – Rostock die nördlichste Eisenbahnverbindung zwischen Pommern und dem Großherzogtum Mecklenburg - Schwerin. Kein Wunder, daß die abseits der großen Schienenwege liegenden Landesteile immer nachdrücklicher die Forderung erhoben, sie an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Bemühungen um eine Darßbahn gingen zehn Jahre im Amtsschimmelgalopp durch zahlreiche Instanzen bis Berlin. Als die Chancen am geringsten erschienen, kam die ersehnte Eisenbahn plötzlich und in kurzer Bauzeit zustande.
Am 30. November 1910 wurde die Darßbahn Barth – Prerow festlich eingeweiht, und einen Tag später nahm sie den öffentlichen Betrieb auf. Am 30. Dezember 1913 zerstörte eine Sturmflut die Koloerbrücke, beschädigte die Meiningerbrücke und die Strecke zwischen Zingst und Prerow. Kein gutes Omen. Aber 1916 – mitten im Krieg - waren die Schäden beseitigt. Doch in der Kriegs- und Nachkriegszeit erfüllten sich bei den Darßern und Zingstern die in die Darßbahn gesetzten Hoffnungen nicht oder nur teilweise.
Die 30er Jahre, die mit einer Belebung des Bäderbetriebs verbunden waren, endeten im zweiten Weltkrieg. Die Darßbahn überlebte zwar den Krieg, fiel aber als Reparationsgut an die Sowjetunion. Die interessant und gleichermaßen verständlich geschriebene Broschüre war so schnell vergriffen, daß sich die Herausgeber nun zu einer ergänzten Nachauflage entschlossen.
Eisenbahnfreunde können diese Monografie direkt beim Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft 5/24, Günter Bansemer, Wilhelm-Liebknecht-Straße 2 c, 2380 Barth, beziehen. *F. Sch.*

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft 5/24 Barth des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1988 zweite und ergänzte Auflage, 26 S., 41 Abb., DM 6,-.

Eisenbahn und Landschaft.
Internationaler Farbkalender 1991

Wie schon in den zurückliegenden Jahren besticht auch dieser 1991er Almanach der Eisenbahn durch 16 herrliche Farbfotos im Großformat. Von der sächsischen IV K im erzgebirgischen Jöhstadt bis zum FS-Triebwagen in der großartigen Landschaft Siziliens spannt sich der Bogen. Eine überzeugende Synthese von Eisenbahntechnik und Landschaft, die jedes Kalenderblatt zur Augenweide für den eisenbahnliebhabenden Betrachter werden läßt.

16 farbige Motive im Format ca. 30 cm x 24 cm. Hermann Merker Verlag GmbH. Fürstenfeldbruck 1990. DM 10,80.

Auf gutes Gelingen!

Liebe Modellbahnbauer!

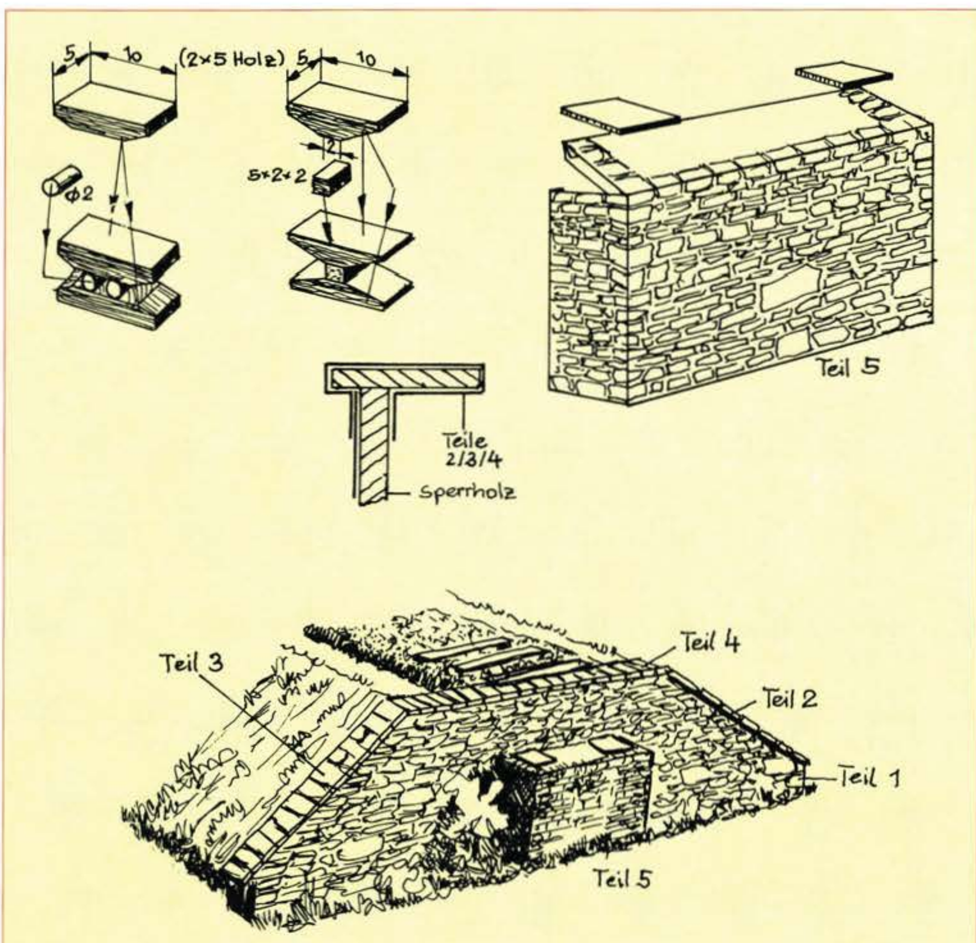
Immer wieder begegnen uns in Zeitschriften und Büchern oder vor Ort Eisenbahnbauwerke, die einen spezifischen Reiz und Gedanken auslösen: »Sollte man mal nachbauen!« Oft wird dann das Vorbild fotografiert oder kopiert und der Fundort notiert; dann wandert die Unterlage zunächst ins Archiv, um später darauf zurückgreifen zu können. Dieses »später« zieht sich oft lange hin. Nicht, weil das Interesse erloschen ist, sondern meistens, weil der Aufwand zum Nachbau beträchtlicher wird, als man zunächst annahm.

Beim Bau wiederum sind es weniger die Konstruktionsarbeiten, die den großen Zeitaufwand ausmachen. Viel zeitintensiver ist für Viele der Umgang mit Farbe, um dem Bauwerk das erwünschte Aussehen zu geben. Ja, diese Schwierigkeit hält viele Freunde regelrecht vom Selbstbau ab. Gelungene Bauten - Werke vieler Stunden – sind in Minuten um ihre mögliche Wirkung gebracht.

Der MEB-MODELLBAU-BOGEN will hier Abhilfe schaffen. Der MODELL EISENBAHNER beginnt diesen Service mit einem höchst praktischen Beispiel. Die in der Clubanlage auf den Seiten 18 bis 21 vorkommende Brücke über den Schnauderbach halten wir für so typisch, daß wir uns entschlossen, sie als ersten Konstruktionsbogen in der Nenngröße $H0_m$ anzubieten. Im nächsten Heft wird das gegenüberliegende Widerlager folgen.

Sicher wird mancher erklären, daß ihm die Brücke über den Schnauderbach wenig nütze, weil er eine über den Forellenbach benötige. Gut. Aber zu erfahren, wie solches Bedürfnis rationell befriedigt werden kann, ist unseres Erachtens auch eine wesentliche Hilfe.

Im übrigen: Wir sind als Redaktion selbstredend für alle Anregungen in dieser (und in jeder anderen) Richtung offen. Schließlich sind wir für die Leser da, und nicht umgekehrt.



Der 1. Eigenbau-Bogen

Die Widerlager der Schnauderbachbrücke

Unser heutiger Bastelbogen ermöglicht den Bau eines Brückenwiderlagers für stählerne Eisenbahnbrücken beliebiger Stützweite mit gerader Flügelmauer und vorgesetztem Widerlagerschaft. Der massive Teil des Widerlagers besteht aus scheitgerechtem Bruchsteinmauerwerk und ist charakteristisch für eine Vielzahl von Brückenkonstruktionen, die mit mittleren Stützweiten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gebaut wurden. So auch die auf den Seiten 28 bis 31 beschriebene Schnauderbachbrücke der G.M.W.E.

Zum Modellnachbau wird die Flügelmauer (Teil 1) mit Kontaktkleber auf 1,5 mm dickes Sperrholz aufgeklebt und ausgesägt. Das Widerlager wird mit Hilfe der Klebefalze zum Kasten geklebt und mittig vor die Flügelmauer geklebt. Die Streifen der oberen (Teil 4) und der seitlichen Mauersimse (Teil 2/3) werden entlang der Falzlinien geknickt und um einen Sperrholzstreifen herumgeklebt.

Nachdem die vormontierte Flügelmauer mit dem Widerlager am Ende der Dammkonstruktion stumpf angeleimt wurden, können die Simse aufgeleimt werden. Gras und kleine Büsche am Fuße der Flügelmauer und des Widerlagers betten die Konstruktion harmonisch in das Landschaftsbild ein. Die Brückenwiderlager bestehen aus dem festen (Bock-) und dem beweglichen (Rollen-) Lager, und sie werden nach der nebenstehenden Zeichnung aus Holz hergestellt. Als Fundamentplatten zwischen Brückenwiderlager und Widerlagermauerwerk dienen etwa 1 mm dicke Pappscheiben (10 mm x 10 mm) die grau gestrichen und auf das Mauerwerk aufgeklebt werden.

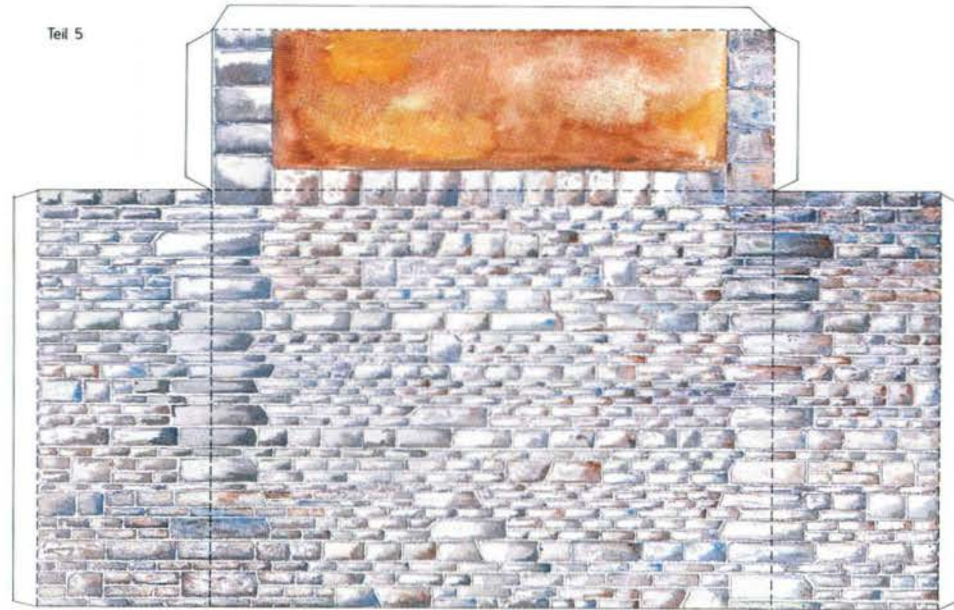
Der 1. MEB-Modellbau-Bogen

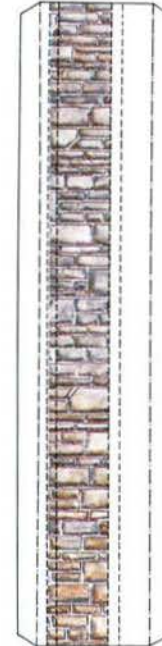
Die Widerlager der Schnauderbachbrücke

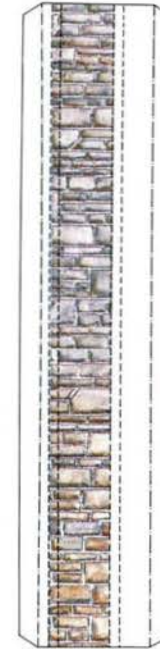
Bitte vor dem Ausschneiden Hinweise auf der Rückseite beachten.



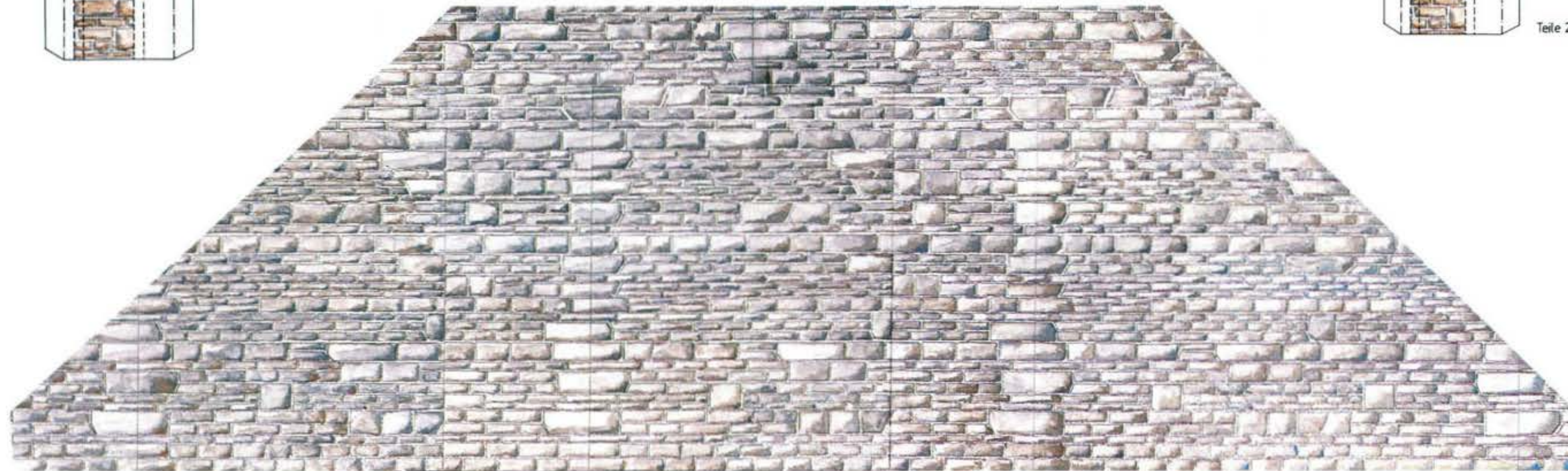
Teil 5







Teile 2/3



Riesig:

MODELL FAHRZEUG– Miniaturen mit Format



Neu für Sammler: Ein Magazin, das Maßstäbe setzt. Markt, aktuelle Informationen und sachkundige Berichterstattung für alle Sammler rollender Miniaturen. Das schafft Überblick.

Neu für Modellbauer: Ein Magazin, das Ihr kleines, feines Hobby ganz groß rausbringt. Mit tausend Tips und Anregungen, mit fantastischen Fotos und vielen Beispielen für noch mehr Spaß an einem faszinierenden Hobby.

Neu für RC-Fans: Ein Magazin mit Tests und Technik. MODELL FAHRZEUG zeigt Ihnen, wie schnelle Miniaturfahrzeuge entwickelt, gebaut und verbessert werden und berichtet aus der Szene.

MODELL FAHRZEUG –
jetzt für DM 7,50 im Zeitschriften- und Modellfachhandel!
Die abgebildete Ausgabe 9-10/90 und die begehrten Erstausgaben von MODELL FAHRZEUG können Sie auch direkt beim Verlag unter Tel. 07 11/20 43-229 bestellen oder einfach mit untenstehendem Coupon.
Versäumen Sie keine Ausgabe!

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, schicken Sie uns Ihre Bestellung auf einer Postkarte.

Ja, ich möchte

___ **Exemplar(e) der abgebildeten Ausgabe MODELL-FAHRZEUG** 9-10/90

___ **Expl.(e)** 7-8/90 ___ **Expl.(e)** 6/90 ___ **Expl.(e)** 5/90

___ **Expl.(e)** 2-4/90 ___ **Expl. der Erstausgabe MODELL-FAHRZEUG** 1/90

zum Preis von jeweils DM 7,50 zzgl. DM 2,- Porto. Btx-Best.: * 34200 #

Name, Vorname Straße, Nr.

PLZ, Ort Datum, Unterschrift

Gewünschte Zahlungsweise

☐ Bankeinzug Konto-Nr. (kein Sparkonto)

Bankleitzahl Geldinstitut

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque.

(Andere Zahlungsarten nicht möglich!) Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an:
MODELL FAHRZEUG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10. MEB

Jetzt im Zeitschriften- und Modellfachhandel!



Foto: F. Kniestedt, Berlin

Weiche umgestellt

Lothar de Maizière hat seinen Wählerauftrag ernst genommen und die Weiche endgültig umgestellt. Praktisch geschah dies jedoch schon am 21. September 1990 in Wartha, wo die Arbeiten an der Wiederherstellung der alten Hauptstrecke Eisenach – Herleshausen - Wommen – Gerstungen auf Hochtouren angelaufen sind.



Text und Foto: D. Lehmann, Berlin

Zugunsten der Stadtautobahn

Rund 150 Schaulustige waren dabei, als am 18. August 1990 die Steinbogenbrücke über den Schöneberger Sachsendamm in Berlin gesprengt wurde (siehe Foto).

Ein dumpfer Knall - und 180 kg Sprengstoff ließen in Sekundenschnelle das 700 m³ große Bauwerk zusammenbrechen. Im Jahre 1905 entstanden, verband es einst den Verschiebebahnhof Tempelhof mit dem Südring. Seit Jahrzehnten ohne Funktion, wurde die Trasse von der Vegetation erobert. Mit der Sprengung der Bogenbrücke und der Demontage parallel verlaufender Eisenbahnbrücken wird Platz geschaffen für den seit vielen Jahren geplanten Ausbau der Stadtautobahn A 10.

Gedenkstein



Foto: A. Bode, Magdeburg

Am 18. August 1840 wurde die gesamte Eisenbahnstrecke Magdeburg – Leipzig für den Personenverkehr eröffnet. Von Magdeburg aus kam es schon vorher zur Inbetriebnahme von Teilabschnitten. An der damaligen Grenze zwischen Preußen und Anhalt und den heutigen Bahnhöfen Sachsendorf (b. Calbe) und Wulfen (Anh.) steht noch ein schlichter Stein mit der Inschrift: AM IX. JUNI MDCCCXL FÜHRTE HIER DIE / LOCOMOTIVE DER BÄR / DEN ERSTEN DAMPFWAGENZUG ÜBER ANHALTS FLUREN./

Geldquelle

Hin und wieder kann man an Lokomotiven neben den üblichen Anschriften auch EUROFIMA lesen. Dann wurde diese Lokomotive durch die internationale Tochtergesellschaft der europäischen Bahnen finanziert, die vor 35 Jahren speziell zur Beschaffung von Eisenbahnmaterial gegründet wurde.

Die EUROFIMA ist eine Aktiengesellschaft schweizerischen Rechts mit einem Grundkapital von 750 Millionen Franken, das demnächst auf 1,05 Milliarden aufgestockt werden soll. In den rund 35 Jahren ihres Bestehens finanzierte die EUROFIMA nahezu 4.000 Lokomotiven, rund 1.700 Triebzüge, über 8.000 Reisezugwagen und annähernd 100.000 Güterwagen. Dafür wurden fast 24 Milliarden Franken in 18 verschiedenen Währungen aufgebracht.

Vom Bestand der Deutschen Bundesbahn, der rund 240.000 Lokomotiven und Wagen umfaßt, sind gegenwärtig zwischen 7 und 8 Prozent durch EUROFIMA finanziert: 15 ICE-Triebköpfe, 169 elektrische Lokomotiven, 47 elektrische Triebzüge, 299 Diesellokomotiven, 150 Dieseltriebwagen, 727 Reiszug- und 16.908 Güterwagen. **MEB**

Internationales Spur-1-Treffen

Im Sommer 1990 trafen sich zum ersten Mal Sammler und Bastler der Spur 1 mit ihren Modellen zum internationalen Gedankenaustausch und Wettkampf, umringt von einigen Tausend Besuchern, im AUTO + TECHNIK MUSEUM Sinsheim bei Heidelberg.

Das Museum hatte aus diesem Anlaß eine große Modellbahnanlage im Freigelände aufgebaut, auf der ein Höhenunterschied von 3,5 m zu überwinden war. Diese Konstruktion entsprach der Strecke von Geislingen nach Anstetten zwischen Ulm und Stuttgart im Maßstab 1:32. Zwischen 1845 und 1850 wurde, zumeist in Handarbeit, Deutschlands steilste Bahnlinie mit Normalschienen gebaut. Viele Besitzer von Spur-1-Modellen freuten sich über die Möglichkeit, ihre Lokomotiven und Züge über eine solche überdimensionale Anlage laufen zu lassen. Alle Teilnehmer erhielten eine Urkunde; Preise gab es auch für die weiteste Anreise, die beste Verarbeitung usw.

Das Museum in Sinsheim lädt alle Teilnehmer für den 15. und 16. Juni 1991 recht herzlich ein.

Kh. Böckle, Museum Sinsheim

Hobby-Zeitschrift in Polen

Kürzlich erschien in Polen die erste Eisenbahnhobby-Zeitschrift mit dem Titel »Parowozik« (auf deutsch »Dampzüglein«). Das Blatt erscheint einmal im Quartal im Offsetdruck mit farbigem Umschlag und wird vom Eisenbahn-Modellbahnverband Poznan in Zusammenarbeit mit der deutsch-polnischen GmbH INTERLOK herausgegeben. Die Zeitschrift beschäftigt sich mit der Geschichte der Eisenbahn (insbesondere werden Dampflokomotiven und Schmalspurbahnen vorgestellt), mit der Straßenbahn und dem Modellbau. Die Startnummer des Heftes enthält u. a. Fotos von abgestellten 600-mm-Dampfloks der Waldbahn Bialystok, einen Fotobericht über den Bahnhof Skoki, ein Rapport über die polnische Schnellzug-Dampflok Pm 36 und zur BR 03 in Polen rundet das Heft ab. Zu beziehen ist die Zeitschrift über die Firma H. F. Schmidtendorf, Dorpatweg 7, W-440 Münster. **MEB**

ICE-Bw in Hamburg

Das erste Betriebswerk für die Instandhaltung der InterCity-Express-Züge wurde am 22. September 1990 in Hamburg eingeweiht. Hier sollen die Hochgeschwindigkeitszüge mit zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen nach modernster Technologie gewartet und gepflegt werden. Hamburg ist damit »Heimathafen« aller ICE-Züge. Sie werden in drei Ebenen in einem 60-Minuten-Check (!) auf den nächsten Umlauf vorbereitet. Beispielsweise dauert ein Radsatzwechsel 10 Minuten. Zwischen den Wartungszeiten sind Jahreslaufleistungen von 500 000 km pro Zug möglich.

Der Grundstein für das 300 Mill. DM teure Bw war vor knapp zwei Jahren gelegt worden. Kernstück bildet eine 430 m lange und 65 m breite Halle, in der acht ICE nebeneinander behandelt werden können. *F. Kniestedt, Berlin*




Lokomotiven 254 040 und 254 052, abgestellt am Rande des Bw Engeldorf, 22. August 1990

Foto: D. Bäzold, Leipzig

LGB-Neuheiten

Für Gartenbahner und Spur-II_m-Enthusiasten ist die Lehmann-Groß-Bahn ein Stichwort geworden, erfüllt doch diese Firma viele bisher ungestillte Wünsche von »Großbahnern« in den neuen Bundesländern.
Knüller unter den Neuheiten, ist das Modell der Schmalspur-Dampflokbaueihe U, der österreichischen kkStB (Bild). Die große Nenngröße und die LGB-Perfektion machen es möglich, daß die Rauchkammertür und Führerhaustür zu öffnen sind, die Kesselamaturen stimmen und alle Beleuchtungen, einschließlich der Führerhaus-Innenbeleuchtung, vorbildgetreu funktionieren. Dazu sind im Schornstein ein Dampfentwickler und an anderer Stelle noch eine Reihe von Elektronik-Raffinessen installiert.
Weiterhin lierfert LEHMANN gegenwärtig einen Gedeckten Güterwagen mit Dampflokgeräuschgenerator aus. Da Letzterer nicht immer in die kleineren Lokomotiven einzubauen ist, steht nun ein »Geisterwagen« mit eben diesen Geräuschen zur Verfügung. Ein Niederbordwagen mit Zementmischer sowie zwei Güterwagen der MOB (Montreux-Berner-Oberland Bahn) ergänzen das Schmalspurangebot, zu dem unbedingt noch ein offener Aussichtswagen der RhB (Rhätische Bahn) genannt werden muß. Nach DR-Vorbild entstanden ein Klappdeckelwagen und im Western-Look zwei Güterwagen nach amerikanischen Vorbildern. Zwei Sets von arbeitenden 1:22,5-Figuren runden das jüngste LGB-Neuheitenangebot ab. **MEB**

Gleisbildpult ade

Das vom Werk für Signal- und Sicherungswesen Berlin (WSSB) produzierte Gleisbildpult für Modelleisenbahnen BP modular soll es künftig nicht mehr geben. Betriebsinterne Umstrukturierungen und die ökonomische Situation des Betriebes führten zum »Aus« dieses Bauelements. Modelleisenbahner, die auf dieses System gesetzt haben, werden enttäuscht sein, wenn man sie die Ergänzungsteile nur noch als Restposten vom Hersteller oder vom Handel angeboten bekommen. Sicher wird man sich auf dem Markt neu orientieren müssen, wenn man nicht den Pult-Selbstbau betreiben will. Private Unternehmer sind gefragt, die dem Modellbahner preiswerte und technisch ausgereift Lösungen anbieten können. *Konrad*

Neuordnung der Direktionen

Mit Wirkung ab 1. Oktober 1990 wurde bei der Deutschen Reichsbahn die Anzahl der bisher acht Direktionen auf fünf reduziert:
Reichsbahndirektion Berlin in den Grenzen der bisherigen Rbd-Bezirke Berlin und Cottbus (außer Rba Bautzen);
Reichsbahndirektion Dresden in den Grenzen des bisherigen Rbd-Bezirks Dresden einschließlich Rba Bautzen;
Reichsbahndirektion Halle in den Grenzen der bisherigen Rbd-Bezirke Halle und Magdeburg;
Reichsbahndirektion Erfurt in den Grenzen des bisherigen Rbd-Bezirks;
Reichsbahndirektion Schwerin in den Grenzen der bisherigen Rbd-Bezirke Schwerin und Greifswald. **MEB**

»Eisenschwein« hat ausgedient

Nach rund 40 Jahren, im schweren Güterzugdienst von der DR eingesetzt, wurden Anfang August 1990 die letzten sieben Co'Co'-Elloks der Baureihe E 94/254 im Bw Engelsdorf auf den Rand gestellt. Vor 50 Jahren, am 22. April 1940, hatte die DR beim Bw Innsbruck die erste der 3300-kW-Lokomotiven in Dienst gestellt. Insgesamt entstanden einschließlich der nach 1945 hergestellten Fertig- und Nachbauten 200 der deutschen »Krokodile«. Die DR in der ehemaligen DDR nahm ab Mitte der 50er Jahre wieder Loks dieser Baureihe in Betrieb, als erste am 5. Oktober 1956 beim Bw Halle P die E 94 153. Am 29. September 1961 folgte als letzte der 23 Lokomotiven die im Bw Leipzig-Wahren beheimatete E 94 069. Der Einsatzbestand der in den letzten Jahren beim Bw Engelsdorf konzentrierten Lokomotiven reduzierte sich bis Ende 1989 auf acht Maschinen. Von den ab 1. Juli 1970 als Baureihe 254 bezeichnete Lokomotiven ist folgender Verbleib bekannt: Dbä

E 94/254	ausgemustert	Verbleib
016	01.12.1987	zerlegt
017	13.07.1978	zerlegt
020	24.09.1985	zerlegt
021	12.10.1982	zerlegt, als 254 078 ausgemustert Bw Engelsdorf
040		Bw Engelsdorf, 10.08.1990 nach Brandschaden abgestellt
052		Bw Engelsdorf, 09.08.1990 nach Brandschaden abgestellt
056		betriebsfähige Museumslokomotive
057	03.1982	zerlegt, Werklok 1-1121 BKK Bitterfeld
058		in Betrieb, Werklok 1-1122 BKK Bitterfeld
059		Bw Engelsdorf, 02.08.1990 abgestellt
065	12.02.1981	zerlegt
066		Bw Engelsdorf, 02.08.1990 abgestellt
069	13.06.1988	zerlegt
078	12.12.1984	zerlegt, als 254 021" ausgemustert
082	1987	zerlegt, Werklok 1-1179, BKK Bitterfeld
089	1988	Werklok 1-1121", abgestellt im Bw Halle P
096	30.05.1974	zerlegt
106		Bw Engelsdorf, 13.08.1990 als betriebsfähige Museumslok abgestellt
110		Bw Engelsdorf, 27.06.1990 abgestellt
114	13.06.1989	zerlegt
115	02.1990	Bw Engelsdorf abgestellt
153		Bw Engelsdorf, 01.08.1990 abgestellt
154	14.07.1987	zerlegt

Oberbauerneuerung

Auf der Strecke Zittau - Kurort Oybin/Johnsdorf (Schmalspur) verkehren vom 17. September bis 30. November 1990 keine Züge, da der Oberbau auf der gesamten Strecke erneuert wird.
Ab 1. Dezember - zur Wintersaison – werden die Züge wieder ins Zittauer Gebirge fahren. *K. Grosche,*

Weitere DR-Ellok zur SOB

Seit Ende Oktober 1990 befindet sich eine weitere DR-Ellok zu Probefahrten bei der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Es handelt sich um die 250 252 der Deutschen Reichsbahn. Weiteres siehe MEB Heft 10/90, Seite 15. *Bu.*

Osterzgebirge:

100 Jahre Müglitztalbahn



Die schmalspurige Stammlokomotive Gattung V K in Heidenau

**»Alte, gute Bimmelboh, bimmel bummel bim,
keichst de nu schun monches Johr onnern Neifang nim;
kimmst de ubn in Altenbarg's Bargel sachte ro
grüß ich dich mit Harz on Hand, du alte Bimmelboh!«**

Das Lied von der alten, guten Bimmelbahn hat im Laufe der Zeit den Charakter eines Volksliedes erhalten. Seine Entstehung indes ist an ein reales Datum geknüpft: den September 1938. In diesem Monat fuhr die seit dem 17. November 1890 in Betrieb befindliche 750-mm-Schmalspurbahn Heidenau – Altenberg zum letzten Mal. Der Erzgebirgsdichter Max Nacke setzte sich und der Bahn mit seinen vertonten Versen ein Denkmal. Die Gründungsgeschichte der Bahn reicht in das Jahr 1868 zurück, als zum ersten Mal eine Petition an den Sächsischen Landtag eingereicht wurde. Ausschlaggebend dafür war das hohe Verkehrsaufkommen der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn. Günstige Anschlußmöglichkeiten ließen viele Interessenten aktiv werden. Im Blickfeld lagen Abgangsbahnhöfe von Niedersedlitz bis Mügeln (b. Pirna; später in Heidenau umbenannt) und Anschlüße an das böhmische Netz bei Moldau und Dux. Die Kammern des Landtages lehnten wegen zu hoher Kosten die Gebirgskammüberschreitung ab. Erst 1888 gelang es, die Genehmigung für den Bau einer Schmalspurbahn durchzusetzen.

Die Schmalspurbahn

Die Eröffnung der 36,1 km langen Strecke von Mügeln bis Geising erfolgte am 17. November 1890. 86 Prozent der Trasse sind geneigt, es gab anfangs 248 unbewachte Übergänge, 85 Weichen, 56 Brücken (davon 3 gemauerte, 53 stählerne) sowie das 65 m lange Geisingviadukt, ferner Empfangsgebäude in Dohna, Glashütte und Geising sowie 5 Wasserstationen. Die Angaben über die Anzahl der Anschließer schwanken zwischen 14 und 30. Unzufriedenheit löste von Anbeginn an der Endbahnhof Geising aus. Viele wollten das Streckenende in Zinnwald sehen, andere in Altenberg. Es dauerte immerhin bis zum 10. November 1923, daß die 5,2 km lange Erweiterung um den Geisingberg herum in Betrieb genommen werden konnte.

Der Wagenpark der Müglitztalbahn unterschied sich nicht von dem der anderen staatlichen sächsischen Schmalspurbahnen. Ab 1901 war der Rollwagenbetrieb üblich, und lediglich Pfingsten 1937 wurde einmalig der offene Aussichtswagen der Weißeritzbahn (Nr. K 1264) eingesetzt.

Der Besatz mit Lokomotiven wechselte auf den sächsischen Schmalspurbahnen wegen der einheitlichen Spurweite und der generellen Zugehörigkeit zur Staatsbahn häufig, und nicht in allen Fällen wurden bei kurzwährenden Umsetzungen Aufzeichnungen geführt. Demnach gibt die Tabelle nur einen groben Überblick. Die I K Nr. 50 stammt von der ZOJE (Nr. 2 LAUSCHA) und war im Anschluß der Chemischen Fabrik Hennau & Teistler eingesetzt. Die heute noch betriebsfähige 99 713 der Traditionsbahn Radebeul - Radeburg war 1929 auf der Müglitztalbahn, ebenso die beiden 1'E1'h2t 99 734 und 99 739 (1932). Zu den sächsischen Skimeisterschaften 1922 mußten von anderen Strecken 17 Lokomotiven hinzugezogen werden. Als Abbaulokomotive für die Schmalspurstrecke ist die 99 696 bekannt.

Die Stammlokomotive der Schmalspurzeit war jedoch die sächsische V K.

Stammlokomotive der regelspurigen Müglitztalbahn war die Baureihe 84



Die Unzulänglichkeiten

Die Müglitztalbahn war im umfangreichen sächsischen Schmalspurnetz zwar die wirtschaftlichste, wurde ihren Aufgaben aber nicht gerecht, weil bald ihre Kapazitätsgrenze erreicht war. In einer Denkschrift von 1927 wird kritisch vermerkt:

- Die Staatsstraße (Müglitztalstraße) wird 25 Mal gekreuzt (auf 1,44 km Bahnstrecke eine Keuzung);
- hohe Transportkosten durch das Aufbocken oder Umladen;
- Beschädigungen und Gewichtsverlust durch das Umladen;
- kein Eilgutverkehr;
- zu lange Fahrzeiten nach Dresden, die Frühanschlüsse werden nicht erreicht.

Nicht erwähnt sind bislang die

Hochwasser. Bereits wenige Jahre nach Inbetriebnahme suchte es die Bahn das erste Mal heim: Ende Juli 1897 hatte ein starker Landregen über dem Erzgebirge die Weißeritz und die Müglitz über die Ufer treten lassen. Acht Bahnbrücken wurden zerstört, zehn weitere beschädigt. Das zweite Hochwasser kam am 8. Juli 1927 über die Bahn. Drei Wolkenbrüche über dem Osterzgebirge hinterließen so heftige Verwüstungen, daß der Betrieb durchgehend erst ab Dezember 1927 wieder aufgenommen werden konnte.

Mit all diesen Unzulänglichkeiten im Vorfeld behaftet schlug die letzte Stunde der Schmalspurbahn, als 1935 die Müglitztalstraße zur Reichsstraße erhoben wurde und damit von niveaugleichen Bahnübergängen befreit werden konnte.

Der Umbau dauerte drei Jahre bis zum Dezember 1938. Wegen eines Felssturzes zwischen Oberschlottwitz und Glashütte waren allerdings bis April 1939 nur die beiden Teilabschnitte Heidenau – Niederschlottwitz und Altenberg – Glashütte befahrbar.

Bauart	Betriebsnummer	Einsatzzeit
I K	3	1890 - 1892
	37 - 42	1890 - 1895
	50	1926 - 1927
III K	36	1890 - 1897
	43 - 46	1890 - 1897
IV K	14 Lokomotiven	1894 - 1928
V K	201 - 209 (99 611 - 99 619)	1901 - 1937
VI K	24 Lokomotiven	1918 - 1938

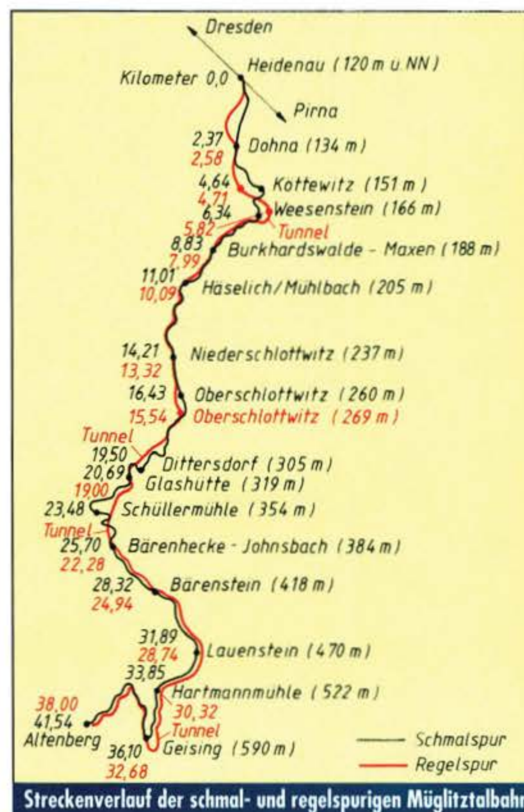
Die Regelspurbahn

Die regelspurige Müglitztalbahn wurde als Nebenbahn mit Hauptbahncharakter gebaut. Alle Bahnhöfe erhielten mithin Ein- und Ausfahrsignale sowie Einfahrvorsignale mit 700 m Bremswegabstand. Auf der Strecke gibt es sechs Vollschranken und zwei Haltlichtanlagen. Alle Sicherungsanlagen werden von mechanischen Stellwerken aus bedient. Der Abschnitt Heidenau – Lauenstein wurde völlig neu trassiert, der Abschnitt Lauenstein - Altenberg hingegen umgebaut; nur die Bogen erhielten größere Halbmesser. Im Bereich des Bahnhofs Geising führte diese Notwendigkeit zum Bau eines größeren Einschnitts, einer zusätzlichen Brücke und eines Wendetunnels. Auf der Gesamtstrecke entstanden fünf Tunnel neu, eine Vielzahl kleinerer und größerer Brücken, Einschnitte, Dämme. Hinzu kommen die Hochbauten, von denen fast keine von der Schmalspur übernommen wurden.

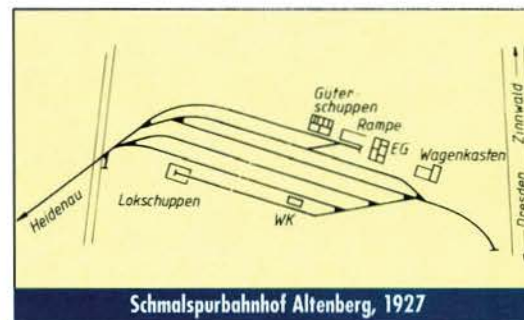
Die veränderte Trassierung ergab eine Verkürzung der Regelspur gegenüber der Schmalspurstrecke um 3 Kilometer. Das bewirkte eine Verschärfung der ohnehin schon angespannten Neigungsverhältnisse. Die Zulassung von 140-m-Radien - um die Baukosten in Grenzen zu halten – ließ die Streckenfahrwiderstände weiterhin steigen. Selbstredend ging seitens des Betriebes die Forderung nach schnellen, schweren Reisezügen einher. Da hierfür keine Lokomotiven zur Verfügung standen, wurde die Baureihe 84 entwickelt, eine 1'E1'h2t. Somit hatte die Müglitztalbahn mit der V K zur Schmalspurzeit und der Baureihe 84 zur Regelspurzeit immer spezifische Lokomotiven, wenn auch die Baureihen 86, 93^{5-12} sowie 38^{10-40}, 50 und 52 dort zu finden waren. Im Dieselzeitalter ist die Baureihe 106, 118 und 119 zu sehen.

Für die regelspurige Müglitztalbahn wurden auch eigene Reisezugwagen entwickelt, die Bauart »Altenberg« mit Mitteleinstieg. Sie waren als Schweißkonstruktion die ersten Leichtbauwagen der Deutschen Reichsbahn. Später wurde der Wagenpark bunt, dann gab es eine zeitlang auch Doppelstockzüge der Gattung DB 7. Heute bestehen die Stammzüge aus Bghw-Wagen.

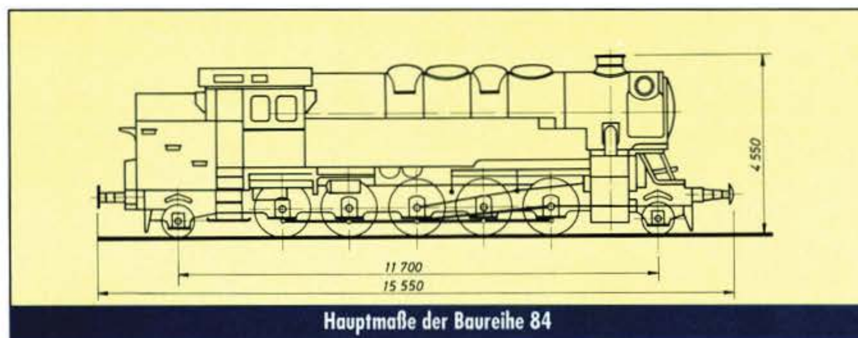
Was aus der Müglitztalbahn nach nunmehr hundertjährigem Bestehen wird, weiß derzeit niemand. Es gibt drei Möglichkeiten: Alles bleibt wie es ist; oder die Strecke wird als vereinfachte Nebenbahn betrieben; oder sie wird elektrifiziert. Peter Reichler; Günter Hauschild



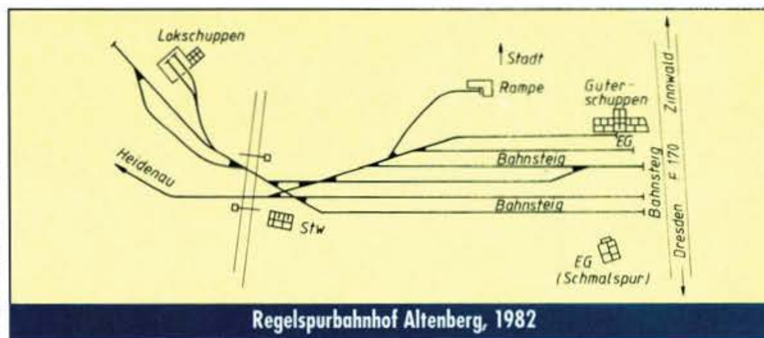
Streckenverlauf der schmal- und regelspurigen Müglitztalbahn



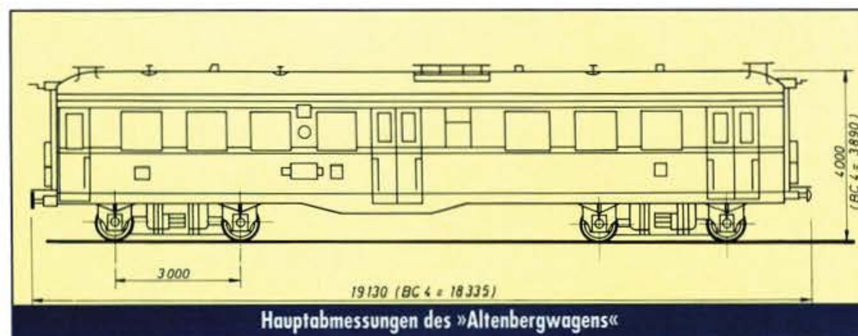
Schmalspurbahnhof Altenberg, 1927



Hauptmaße der Baureihe 84



Regelspurbahnhof Altenberg, 1982



Hauptabmessungen des »Altenbergwagens«


Der »Altenbergwagen« mit Mitteleinstieg

Zeichnungen: Reichler; Fotos: Archiv Reichler; G. Meyer, Aue; Nitzsche, Dresden

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Wann	Wo und was	Uhr
17.11	**Wiederau** Der Modelleisenbahnclub Wiederau führt einen Modellbahntauschmarkt im Kulturhaus Wiederau, O-9291 durch. Anfragen an: Uwe Neumann, Ernst-Thälmann-Str. 14, Wechselburg, O-9295.	8.00 -15.00
24.11.- 25.11.	**Barsinghausen** Große Modelleisenbahn-Ausstellung des Modell-Eisenbahn-Clubs Barsinghausen in der Kooperativen Gesamtschule Goethestr. 29, W-3010 Barsinghausen. Gezeigt werden Anlagen aller Nenngrößen. Hauptattraktion ist eine betriebsfähige H0-Modulanlage, System Nord-Modul.	10.00 -17.00
24.11.- 25.11. +1.12.- 2.12.	**Doberlug-Kirchhain** Modellbahn-Ausstellung der AG 2/45 in der Baracke des Umformerwerkes in O-7970 Doberflug-Kirchhain. Attraktion: Fahrten mit einer Motor- und Handhebeldraisine.	14.00 -18.00
24.11.- 2.12.	**Heidenau** 25. Heidenauer Modellbahn-Ausstellung der AG 3/2 »Müglitztalbahn« im Klubhaus »Aufbau«, Dresdner Str. 25, O-8312 Heidenau. Gezeigt werden Heim- und Gemeinschaftsanlagen aller Nenngrößen. Sonderausstellung »100 Jahre Müglitztalbahn«. Verkauf von Modellbahn- und Bastlerbedarf, Souvenirverkauf, »Heidenauer Bücherkarren«. Öffnungszeiten: Montag-Freitag 16-18 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10-18 Uhr.	im Text
24.12.- 2.12.	**Magdeburg** 1. Gemeinschafts- Ausstellung der Gartenbahnclubs aus Hannover und Magdeburg im Klubhaus der Fahlberg-List GmbH, Alt-Salbke 50, Magdeburg, O-3010. Gezeigt werden Handarbeitsmodelle und Industrieerzeugnisse großer Nenngrößen. Ferner Eisenbahn-Videoschau, Börse, Tauschmöglichkeiten an den Wochenenden und vieles mehr. Gastronomische Versorgung in der Klubgaststätte, volkstümliche Eintrittspreise. Öffnungszeiten: Wochentags 14-18 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10-18 Uhr.	im Text
25.11.	**Berlin** Modellbahn-Tausch- und Kaufbörse im Kleinen Saal des Freizeit- und Erholungs-Zentrums Berlin-Wuhlheide. Tischreservierungen an: FEZ Berlin-Wuhlheide, Abt. Technik, Herrn Tinius. Postamt 1, PSF 25, Berlin, O-1170.	10.00 -14.00
30.11.- 2.12.	**Blankenburg/Harz** 5. Modellbahn-Ausstellung der AG 7/75 Blankenburg im Sport- und Touristenzentrum, Harzstr., O-3720 Blankenburg. Öffnungszeiten: Freitag, 30.11. 14-18 Uhr, Samstag/Sonntag 10-12 Uhr, 13-18 Uhr.	im Text
1.12.- 23.12.	**Dresden** Sächsische Modellbaumesse im Verkehrsmuseum Dresden, Johanneum. Ausstellung und Verkauf von Modelleisenbahnen und Zubehör aus der reprivatisierten sächsischen Modelleisenbahnindustrie (vorr. H0, TT, N). Eintritt über offiziellen Museumsbesuch. Schließtage 3., 10., 17.12. Dienstags bis 18 Uhr offen	9.00 -17.00
1.12.	**Neubrandenburg** Der Eisenbahnclub Neubrandenburg e. V. führt im Club Johannes R. Becher (am Treptower Tor) seinen 1. Tauschmarkt durch. Tischbestellungen bis 16.11. an: Klaus-Dieter Döberin Hufeisenstr. 24, Neubrandenburg, O-2000. Bitte frankierten und adressierten Umschlag beifügen.	9.00 -14.00
1.12.- 2.12.	**Kiel** 8.-9.12., 15.-16.12.,22.-23.12. Der Modelleisenbahnclub Kiel e. V., Pestalozzistraße 79, W-2300 Kiel 1, Tel. 0431/18798, führt an den Adventswochenenden seine große H0 2-Leiter-Anlage öffentlich vor. Eine Spielanlage für Kinder und ein reichhaltiger Basar runden das Programm ab. Öffnungszeiten: Sonnabends 13-18 Uhr, sonntags 10-17 Uhr.	im Text
1.12.- 22.12.	**Leipzig** 28. Leipziger Modelleisenbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt. Öffnungszeiten: Montag-Freitag 13-18 Uhr, Samstag/Sonntag 10-18 Uhr. Als Neuheiten werden die H0-Anlagen »Personenbahnhof Wurzen« um 1930 und »Beiern-Langenleuba« um 1960 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Gezeigt werden weitere bewährte Anlagen, an denen weiter gearbeitet wurde, sowie eine Anzal von Heimanlagen. Neben ständigen Gästen aus der CSFR nehmen erstmals Freunde vom MEC Hannover an der Ausstellung teil. Jeder 10tausendste Besucher erhält ein Geschenk, und an zwei Tagen werden als Überraschung die Eintrittspreise ermäßigt.	im Text
2.12.	**Salzgitter** Spielzeugbörse im Städtischen Museum Schloß Salder, Hinter dem Knick 33, W-3320 Salzgitter 1, Telefon: 05341/ 402-8319,-8311. Eintritt frei, bitte Tische mitbringen. Angeboten werden: Modelleisenbahnen der Nenngrößen Z bis IIm, Tinplate-Bahnen, altes Blechspielzeug, Puppen, Modellautos u.v.a.m. Informationen und Anmeldeunterlagen: Dr. Broder-Heinrich Christiansen, Anschrift Städt. Museum.	10.00 -17.00
8.12.	**Berlin** 1. Berliner Spielzeug- und Modellbahn-Börse im Kulturhaus »Come in«, Rudower Chaussee, Berlin, 0-1199. Tischbestellungen und Info: D. Knebel, Orienstr. 17. Berlin, 0-1193.	9.00 -15.00
28.12.- 1.1.	**Budapest** Silvester 1990/91 in Budapest. Mit dieser eisenbahnkundlichen Studienfahrt bietet BEF dem Eisenbahn- und Nahverkehrsfreund drei Tage in dieser herrlichen Stadt, um das ausgedehnte Verkehrsnetz zu erkunden. Bitte Faltblatt anfordern: Berliner Eisenbahnfreunde e. V. Geschäftsstelle/Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W-!000 Berlin 61, Telefon: 030/251 10 81 oder 030/ 432 78 17. Eine Vorschau über Studienfahrten 1991 veröffentlicht MEB im Heft 12/90 auf der Bahnpostseite.	

Die Karniner Hubbrücke

Ende oder Anfang ?

Einem unbekannten Heimatforscher ist diese Aufnahme aus dem Jahre 1938 von der kompletten und funktionsfähigen Hubbrücke zu verdanken. Die Bildqualität entsprach den Farbfotomöglichkeiten der damalige Zeit.
Foto: Archiv



Blick auf die Reste der Hubbrücke bei Karnin vom Peenestrom aus am 15. September 1990. Ob über das technische Denkmal einst wieder Züge rollen werden, bleibt abzuwarten.
Foto: W.-D. Machel, Berlin

Vor einigen Monaten ist ein bislang fast vergessenes und einmaliges Bauwerk ins Gespräch gekommen: die Karniner Hubbrücke. Zweifellos handelt es sich dabei um das bekannteste Relikt der einstigen Hauptbahn Ducherow – Swinemünde. Mitten im 500 m breiten Peenestrom zwischen Kamp und Karnin gelegen, war dieses Bauwerk nur knappe zwölf Jahre in Betrieb. Als am 15. Mai 1876 die zunächst eingleisige Strecke Ducherow - Swinemünde in Betrieb genommen wurde, existierte an dieser Stelle eine aus sechs Überbauten bestehende Brücke, von der für den reibungslosen Schiffsverkehr ein Teil drehbar ausgeführt war. 1908 zweigleisig ausgebaut, entsprach die Drehbrücke nicht mehr den ständig steigenden Verkehrslasten. Nun stritten Techniker um ein neues Bauwerk. Unter den eingereichten Projekten befand sich eine seinerzeit ganz neuartige Lösung im Eisenbahnbrückenbau, nämlich ein fahrstuhlähnliches Hubbrückenteil, das nun umgehend errichtet werden sollte. Bereits im Frühjahr 1933 begannen die Arbeiten, ausgeführt von den Firmen Beuchelt & Co (Grünberg), der MAN und den Vereinigten Eisenbahn-Signalwerken (Berlin). Am 15. September 1933 konnte der erste Überbau in Betrieb genommen werden. Ende Dezember 1933 war die Hubbrücke zweigleisig befahrbar. Nachdem die alte Drehbrücke zuletzt nur noch mit 45 km/h befahren werden durfte, sollten die Schnellzüge in Richtung Berlin bzw. Swinemünde mit 100 km/h über den Peenestrom donnern.

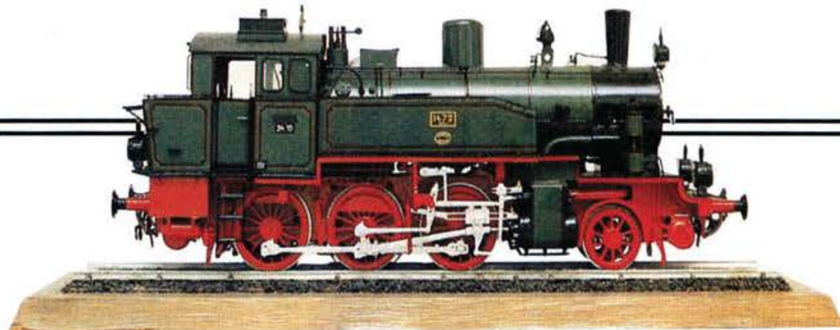
Das etwa 33 m hohe Hubgerüst bestand aus vier eisernen Türmen. Die Brücke wurde durch einen 33 PS starken Elektromotor von einem Maschinenhaus bedient. Ein Brückenwärter bediente das mit zahlreichen Sicherungseinrichtungen ausgerüstete Bauwerk nach Bedarf. Signaleinrichtungen für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr sorgten für einen reibungslosen Betrieb. Am 28. April 1945 sprengte ein Kommando der Wehrmacht die fünf festen Überbauten. Die Hubbrücke blieb absichtlich erhalten, um den Schiffsverkehr im Interesse der Kriegsmarine nicht zu blockieren. Vom Dezember 1947 bis Oktober 1948 wurden die Gleisanlagen zwischen Karnin und Seebad Heringsdorf abgebaut. Zuvor bestand auf dieser Strecke sogar noch ein Arbeiterberufsverkehr. Später folgte der Abriß des Oberbaus von Ducherow bis Kamp. Die neu festgelegte Westgrenze Polens rechtfertigten den vorrangigen Wiederaufbau der Karniner Brücke nicht. Die Strecken auf der Insel Usedom waren echte Inselbahnen geworden und werden seitdem über die bekannte Trajektverbindung von Wolgast Hafen bis zur Wolgaster Fähre mit dem übrigen Streckennetz verbunden. Jedoch war in späteren Jahren der Wiederaufbau der bis heute im Streckenkatalog der Deutschen Reichsbahn als stillgelegt deklarierten Strecke Ducherow - Karnin - Seebad Heringsdorf immer wieder vorgesehen. 1970 wurde ein solches Projekt öffentlich vorgestellt. Der Bau mußte wegen mangelnder Kapazitäten ad acta gelegt werden.

Von Fall zu Fall kamen lediglich Vermessungs- und Korrosionsschutzarbeiten an der Hubbrücke zustande.

Inzwischen wird nicht nur darüber diskutiert, ob die Hubbrücke als bautechnisches Denkmal erhalten bleibt, sondern von Verkehrsexperten energisch der Wiederaufbau der Strecke als eine zeitgemäße Eisenbahnverbindung zur Insel Usedom gefordert, nicht zuletzt im Interesse der Umwelt. Daß dabei teilweise polnisches Gebiet durchfahren werden müßte, dürfte angesichts der europaweiten Entwicklung kein Problem mehr darstellen. – Ein kleiner Erfolg ist inzwischen zustande gekommen: Unmittelbar nach den Brückenbauarbeiten am Rügendamm Mitte Mai 1990 sollte ursprünglich mit der dort eingesetzten Technik aus Hamburg die Karniner Hubbrücke abgebaut werden. Glücklicherweise siegte die Vernunft: Das Vorhaben wurde kurzfristig gestoppt.

Und so steht die einst modernste europäische Eisenbahnhubbrücke noch immer in Peenestrom – als ein Technikdenkmal außerordentlich großer Bedeutung. Ob über sie wieder einmal Züge rollen werden, bleibt abzuwarten.

MEB



Modellbahnmesse

Modelleisenbahnen unterliegen – wie alle technischen Bereiche – nicht nur reiner Zweckmäßigkeit, sondern auch bestimmten Trends. Mehr Elektronik, mehr Automatisierung, mehr Module – die Weichen werden auf den Messen gestellt. Eine der größten ihrer Art ist die Kölner Modelleisenbahnmesse. In diesem Jahr findet sie vom 17. bis 21. November statt. MEB berichtet ausführlich.

Erinnerungen an die ZOJE

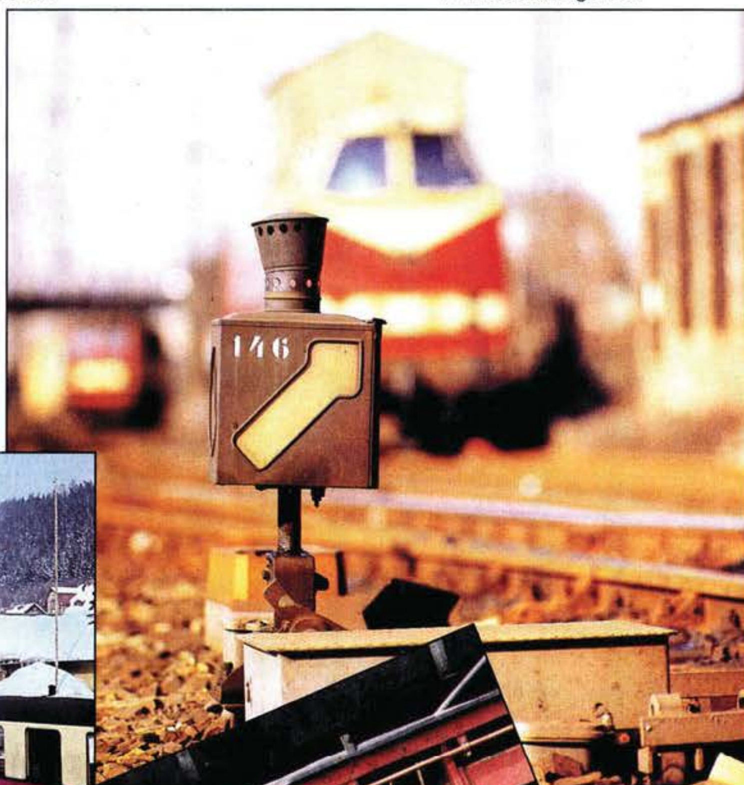
Dank der Wende in der DDR werden die Wünsche tausender Eisenbahnfans wahr: die Zittauer Schmalspurbahn, bis 1906 amtlich (und bis heute inoffiziell immer noch) als Zitty-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE) bezeichnet, wird nicht für die Braunkohle weggebaggert, sondern soll in das zweite Jahrhundert ihres Bestehens rollen. Ein Oberlausitzer Eisenbahnfreund erinnert sich.

Museum für Verkehr und Technik

Geplant war es als Technikmuseum im Sinne der Darstellung von Technik-Geschichte. Die Lobby der am Verkehrsmuseum Interessierten war indes stark, und als der Bestand des ehemaligen Verkehrs- und Baumuseums in Berlin zur Disposition stand, gab es für die Erweiterung der Eisenbahnsammlung keine Bremse mehr. Ein Besuch.

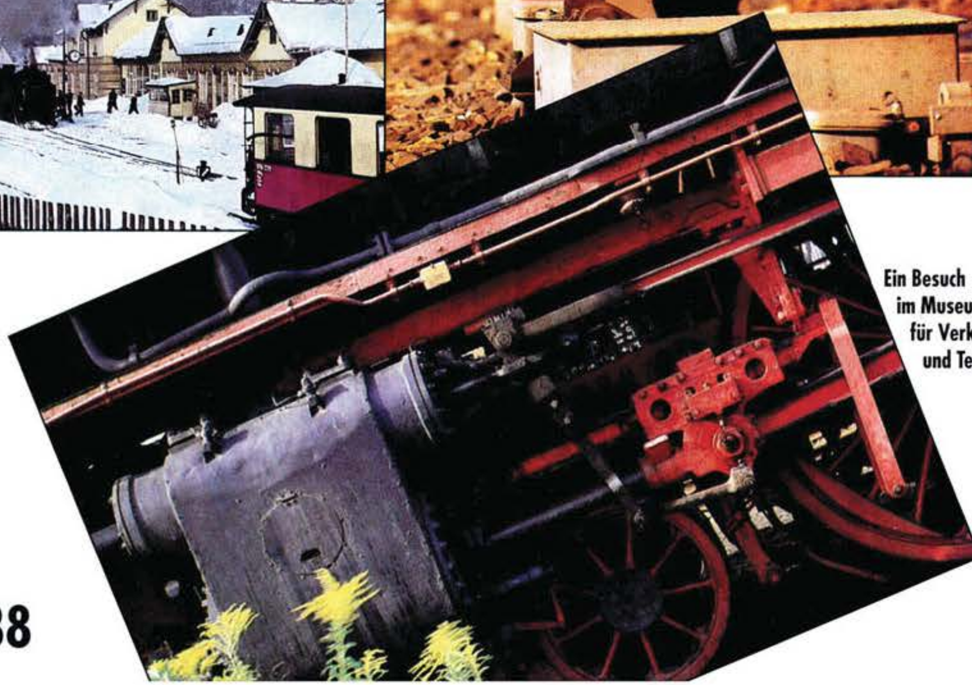
Module

Module sind nach der Norm 900 des Europäischen Modellbahnverbandes »transportable Anlagen-Teilstücke bestimmter Größe mit genormten Anschlußflächen, die sich beliebig kombinieren und zu betriebsfähigen Anlagen zusammensetzen lassen«. MEB stellt eine TT-Modulanlage vor.



Modellbahnmesse: Hier werden die Weichen gestellt.

Erinnerungen an die ZOJE



Ein Besuch im Museum für Verkehr und Technik

Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 2251 2052
030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 11 514
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) Gisela Neumann
(Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)
Volkmar Thie (Bild)

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Leuchtmann, Bremen

Produktion
Peter Walkowiak

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Fromm
Wolfgang Hensel · Lutz Neve
Wolfgang Petznick · Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 22512003
Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher
Richard Stolz
Verlagsleiter:
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage
GmbH & Co KG
Anzeigenabteilung
MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link

Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

Lokomotive 212 002 am 26. September 1990 auf der Fahrt von Berlin-Bohnsdorf nach Hennigsdorf. Am Haken schleppte sie die 243 640.

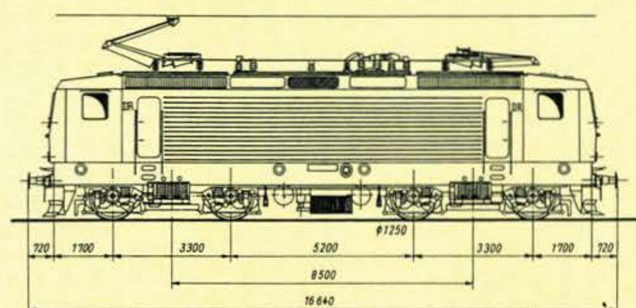
Baureihe 212 für 160 km/h

Vorgestellt wurde die Probelokomotive 212 001 bereits auf der Leipziger Messe 1982. Als Hersteller hatte sich der damalige VEB LEW »Hans Beimler« Hennigsdorf an die Vorlage der aus dem Jahre 1962 stammenden E 11/E 42 gehalten: Eine Lokomotive für den Schnellzug- und Güterzugbetrieb, unterschieden lediglich durch die verschiedenen Getriebe. Da die Deutsche Reichsbahn 1982 keinen Bedarf für die 140 km/h schnelle und wegen ihrer eigenwilligen Farbgebung (weiß mit versetzten roten Zierstreifen) als »Weiße Lady« bezeichnete Lokomotive zeigte, wurde sie intensiven Tests unterzogen und bei der Probezerlegung im Reichsbahnausbesserungswerk »Otto Grotewohl« in Dessau durch Änderung des Getriebes und Anpassung der Bremse in die weinrote 243 001 verwandelt. Sie diente 1986 als Versuchsfahrzeug für eine Drehstromantriebstechnik und ging danach in das Eigentum der LEW über.

Die Hennigsdorfer Lokomotivbauanstalt produzierte seit 1983 600 Exemplare der Baureihe 243. Die Hochspannungssteuerung mit Stufenwähler und Thyristorsteller dieser Fahrzeuge ermöglicht ein praktisch stufenloses Überschalten von einer in die andere Stufe durch Anschnittsteuerung der an der höheren Spannung liegenden Thyristorgruppe. Die mit der Streckensanierung verbundene Anhebung der Geschwindigkeit auf ausgewählten Relationen, der Einsatz von IC- und IR-Zügen erfordern nunmehr schnellere Lokomotiven.

Mit der 212 002 präsentieren die jetzigen Lokomotiv- und Elektrotechnischen Werke (LEW Hennigsdorf GmbH) den ersten Vertreter einer vier Maschinen umfassenden Vorserie. Die 212 002 erhielt die Neurotlackierung der Deutschen Bundesbahn mit dem sogenannten weißen Lätzchen, die anderen drei werden zur späteren Entscheidungsfindung abweichend und unterschiedlich gespritzt. Anstelle der bislang üblichen Nummernschilder traten aufgeklebte Nummern. Die Leistung der vier Reihenschluß-Wechselstrommotore konnte um 480 kW auf 4020 kW gesteigert werden, u. a. durch neue Isolierstoffe innerhalb der Fahrmotore, eine höhere Nennspannung sowie ein verbessertes Fahrmotorenkühlsystem. Gegenüber der Baureihe 243 mit Mehrfachdüsengittern in der oberen Seitenwand erhält die Baureihe 212 FSA-Gitter. Sie trennen durch ihre röhrenförmige Struktur Wasser und Staub wesentlich besser aus der Kühlluft. Die Bremsleistung wurde erhöht, die R-Stellung eingeführt. Eine Wendezugeinrichtung ist eingebaut, auf die technische Einrichtung für Doppeltraktion wurde verzichtet. Am 13. September bewegte sich die 212 002 erstmals mit eigener Kraft. Zwischen dem 22. und 24. September fanden u.a. am D 525 Abnahmefahrten statt. Mit der konzipierten Höchsgeschwindigkeit rollte sie am 25. September im Prüfstand der Deutschen Waggonbau in Berlin-Bohnsdorf. Nach Tests im Bereich der DR folgen Versuche auch auf den Gleisen der DB.

Maßskizze der Baureihe 212



Ausgewählte Daten

Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	Achsfolge	Bo'Bo'
Treibraddurchmesser	1250 mm	Dauerleistung	4020 kW


DR
DR
212 002-0